

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Економіко-гуманітарний інститут.
Факультет економіки та управління
(повне найменування інституту, назва факультету)

Фінанси, банківська справа та страхування
(повна назва кафедри)

Пояснювальна записка
до дипломної магістерської роботи
магістра
(ступінь вищої освіти (освітній ступінь))

на тему „Впровадження механізмів та перспективи
її розвитку в Україні”

Виконав: студент 2 курсу, групи ФЕУ- 162
спеціальності (напряму підготовки)
072 «Фінанси, банківська справа та страхування»
(код і назва напряму підготовки, спеціальності)

Пішак І. С.
(прізвище та ініціали)

Керівник Коваленко О. О.
(прізвище та ініціали)

Рецензент Коваленко Р. О.
(прізвище та ініціали)

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Економіко-гуманітарний інститут,
Факультет економіки та управління
(повна назва інституту, назва факультету)

Фінанси, банківська справа та страхування
(повна назва кафедри)

Повсякденна записка
до дипломної магістерської роботи
магістра
(ступінь вищої освіти (освітній ступінь))

на тему «Вплив цифрових технологій на економічний розвиток в Україні»

Виконав: студент 5 курсу, групи ФЕУ- РБ
спеціальності (напрямку підготовки)
072 «Фінанси, банківська справа та страхування»
(код і назва напрямку підготовки, спеціальності)

Керівник Павлюк Д.С.
(підпис та посада)
Рецензент Коваленко С.В.
(підпис та посада)

м. Запоріжжя
2022 року

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Запорізький національний технічний університет
(повне найменування вищого навчального закладу)

Інститут, факультет ЕГЛФЕУ

Кафедра Фінанси, банківська справа та страхування

Ступінь вищої освіти (освітній ступінь) магістр

Спеціальність 072 «Фінанси, банківська справа та страхування»
(код і назва)

Напрямок підготовки 072»Фінанси,банківська справа та страхування»
(код і назва)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри ФБСС

Шарова С.В.
" " грудень 20 17 року

З А В Д А Н Н Я
НА ДИПЛОМНУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Півне Олександра Сергійовича
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи «Автоматизація: тенденції та перспективи його розвитку в Україні»
керівник проекту роботи Коваль Олександр Анатолійович, к.е.н. д.е.н.
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом вищого навчального закладу від "02" жовтня 2017 року № 340

2. Строк подання студентом роботи грудень 2017

3. Вихідні дані до роботи літературні джерела, научні роботи.

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) 1. Теоретичні засади автоматизаційного страхування. 2. Аналіз сучасного стану автоматизації страхування. 3. Перспективи розвитку автоматизаційного страхування в Україні. 4. Оцінка праці та механізм впливу внаслідок автоматизації.

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)

Рисунки: "Особливості страхової премії", "Класифікація страхових премій за видами", "Схема взаємодії суб'єктів страхового ринку", "Динаміка обсягу премій навів автомобілів у 2010-2015рр.", "Динаміка обсягу страхових премій промисла 2011-2015рр.", "Динаміка частини виходів страхових премій промисла 2011-2015рр."

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	прийняв виконане завдання
1	Коваль А.А., доц.		
2	Коваль А.А., доц.		
3	Коваль А.А., доц.		
4	Журавель С.М.		
Нормоконтролер	Чередниченко Н.О., ст.викл.		

7. Дата видачі завдання _____

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Збір матеріалу на проектування	29.04.2014	
2	Групування та аналіз зібраного матеріалу. Уточнення завдань проектування	14.05.2014	
3	Виконання теоретичної частини роботи	30.05.2014	
4	Виконання графічної частини роботи	01.09.2014	
5	Написання та оформлення дипломної магістерської роботи		
6	Перевірка роботи керівником, консультантами		
7	Попередній захист роботи		
8	Переплітання оформлення дипломної магістерської роботи		
9	Захист роботи у ЕК		

Студент

Керівник роботи

(підпис)

 (підпис)
 Журавель О.С.
 (прізвище та ініціали)
 Коваль А.А.
 (прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

Півень О.С. «**Автострахування: тенденції та перспективи його розвитку в Україні**» – Дипломна магістерська робота.

Дипломна магістерська робота зі спеціальності 072 магістр фінансів, банківської справи та страхування. Кафедра фінанси, банківська справа та страхування, Запорізький національний технічний університет, 2017.

Магістерська дипломна робота присвячена розробці теоретико-методологічних підходів та практичних рекомендацій щодо вивчення авто страхування України та її структурних складових. Розглянуті особливості страхування та принципи автострахування України згідно вимог чинного законодавства. Досліджено суть, функції та призначення автострахування в цілому.

Проаналізовано показники автострахування України, детально вивчено та розглянуто. Проведено аналіз ринку авто страхування в Україні.

Надані пропозиції щодо удосконалення механізму автострахування з урахуванням зарубіжного досвіду та фінансової й політичної нестабільності держави.

Ключові слова: АВТОСТРАХУВАННЯ , СТРАХУВАННЯ , АВТОТРАНСПОРТ , ЗБИТКИ , ПРЕМІЇ, ВИПЛАТИ.

ANNOTATION

Piven O.S. "Auto Insurance: Trends and Prospects for its Development in Ukraine" - Diploma Master's Work.

Graduate Masters Degree in Specialty 072 Master of Finance, Banking and Insurance. Department of Finance, Banking and Insurance, Zaporizhzhya National Technical University, 2017.

The master's thesis is devoted to the development of theoretical and methodological approaches and practical recommendations for the study of auto insurance of Ukraine and its structural components. The peculiarities of insurance and principles of insurance of Ukraine in accordance with the requirements of the current legislation are considered. The essence, functions and purpose of autoinsurance in general are investigated.

The indexes of insurance insurance of Ukraine have been analyzed, studied and considered in detail. The analysis of the auto insurance market in Ukraine was conducted.

Provided suggestions on improving the motor insurance mechanism taking into account foreign experience and financial and political instability of the state.

Keywords: MANAGEMENT, INSURANCE, MOTOR TRANSPORT, DAMAGES, PREMIUM, PAYMENT.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ДО ДИПЛОМНОЇ МАГІСТЕРСЬКОЇ РОБОТИ

1. Коваль А.А. Автострахування, тенденції і перспективи / А.А. Коваль, А.С. Півень
2. Бабенко-Левада В.Г. Механізм удосконалення авто страхування в умовах кризи в Україні/ В.Г Бабенко-Левада, А.С. Півень// Тези. – 2017.

ЗМІСТ

АНОТАЦІЯ	
ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СИМВОЛІВ, ОДИНИЦЬ, СКОРОЧЕНЬ І ТЕРМІНІВ	
ВСТУП	10
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ	12
1.1. Економічний зміст та місце автотранспортного страхування	12
1.2. Класифікація видів та форм автотранспортного страхування	25
1.3. Законодавчо-нормативна база регулювання автотранспортного страхування	29
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ	42
2.1. Аналіз страхових показників автотранспортного страхування	42
2.2. Аналіз структурних складових автотранспортного страхування	50
2.3. Аналіз критерій оптимальності автотранспортного страхування	59
РОЗДІЛ 3 ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ	81
3.1. Зарубіжний досвід страхування автотранспортних ризиків	82
3.2. Проблеми та перспективи розвитку автотранспортного страхування в Україні	85
3.3. Шляхи вдосконалення та перспективи розвитку автотранспортного страхування в Україні	92
РОЗДІЛ 4 ОХОРОНА ПРАЦІ ТА ТЕХНІКА БЕЗПЕКИ В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ	99

ВИСНОВКИ	118
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	127
ДОДАТОК А. ДИНАМІКА ВАЛОВИХ ТА ЧИСТИХ ПРЕМІЙ І ВИПЛАТ ЗА 2013-2015 РОКИ	
ДОДАТОК Б. ДИНАМІКА ОСНОВНИХ ПОКАЗНИКІВ АВТОСТРАХУВАННЯ 2014-2015 РР.	

**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ,
СИМВОЛІВ, ОДИНИЦЬ, СКОРОЧЕНЬ І ТЕРМІНІВ**

ДТП	–	дорожньо транспортна пригода
МТСБУ	–	моторно транспортне бюро України
ЛСОУ	–	ліга страхових організацій України
СР	–	страховий ринок
СК	–	трахова компанія
СТО	–	станція технічного обслуговування
ПДТО	–	протиправні дії третіх осіб

ВСТУП

Автотранспортне страхування пов'язане з глибокими економічними і соціальними змінами, що відбуваються в суспільстві в зв'язку з масовою автомобілізацією, зростанням парку автомобілів і інтенсивності дорожнього руху, а також величезними матеріальними втратами в результаті дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Щорічно на автомобільних дорогах всіх країн світу в результаті ДТП одержують травми и гине дуже багато людей. Швидкими темпами розвиваються вантажні автотранспортні перевезення як всередині країни, так і в міжнародних повідомленнях. Збільшуються міжміські автобусні перевезення, екскурсійні і туристичні автобусні рейси, росте міжнародний автотуризм. Все це буде сприяти зростанню числа ДТП, втрат при перевезенні вантажу, нещасних випадків з пасажирами і пішоходами на автомобільних дорогах і відповідно матеріальних і соціальних втрат суспільства, населення, комерційних і державних структур.

Страхування в цілому і автострахування, як його складова частина, є інфраструктурою, яка сприяє підвищенню ефективності всіх сфер підприємницької діяльності. Цим і визначається значимість розвитку всіх видів страхування на Україні з урахуванням процесу інтеграції України в світове співтовариство. Розвиток страхової справи в нашій країні повинен базуватися на вивченні і зваженому використанні досвіду промислового розвинених країн, що мають багаторічні традиції по організації страхового ринку, законодавчому регулюванню діяльності страховиків і диверсифікації різноманітних видів страхування. [1]

Світове суспільство, однак, виробило універсальний засіб по відшкодуванню особистої і майнової шкоди фізичним і юридичним особам, постраждалим на автомобільних дорогах, - автострахування, що покриває ризики збитків не тільки учасників транспортного процесу від несприятливих для них обставин, але і третіх осіб, які випадково стали жертвами ДТП.

Враховуючи стан і перспективи розвитку автомобілізації в нашій країні, а також зарубіжний досвід страхової справи, можна з певністю сказати, що вже в найближчі роки автострахування займе одне з ведучих напрямків серед інших видів страхування. Однак при його організації і проведенні виникає багато різноманітних проблем правового, соціального, економічного і організаційного характеру.

Однією з основних проблем в автострахуванні цивільної відповідальності є загальне ставлення більшості автовласників до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». Попри те що зазначений Закон був прийнятий у липні 2004 р. і набрав чинності 1 січня 2005 р., значна частина автовласників і дотепер ігнорує його вимоги. Для здійснення поставленої мети в роботі була зроблена спроба вирішення наступних *задач*:

- виявити необхідність і сутність автотранспортного страхування;
- прослідкувати розвиток даного виду страхування в Україні;
- визначити основні проблеми розвитку автотранспортного страхування в Україні;
- виробити конкретні пропозиції, спрямовані на вдосконалення умов страхування автотранспортних засобів та інших видів автотранспортного страхування.

Робота складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаної літератури та додатків. В першому розділі висвітлюється сутність, необхідність автотранспортного страхування, економічне значення автотранспортного страхування, його види та форми. Також розглядається законодавчо-нормативна база автотранспортного страхування. У другій главі проводиться порівняльний аналіз фінансових показників автотранспортного страхування, характеристика видів. А також висвітлюються основні проблеми автотранспортного страхування. У третій главі розглядається перспективи розвитку автотранспортного страхування. А саме стратегічні та тактичні напрямки вирішення висвітлених проблем.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ

1.1. Економічний зміст та місце автотранспортного страхування

Основними завданнями даного розділу є висвітлення економічного значення автотранспортного страхування, аналіз законодавчо-нормативних актів регулювання автострахування, а також розгляд видів та форм автотранспортного страхування.

У сучасному динамічному суспільстві використовуються різні транспортні засоби, які є об'єктами підвищеної небезпеки і тому потребують захисту, зокрема, страхового. Страхування транспортних засобів від небезпек називають транспортним страхуванням. Залежно від виду шляху воно поділяється на: морське, річкове, наземне, повітряне, змішане. Значний інтерес виявляють нині до страхових автотранспортних послуг.

У більшості страхових компаній портфель автотранспортних ризиків займає від 40 – 80% загального обсягу .

Зростання автомобілізації та аварійності на дорогах України об'єктивно вимагає створення надійного страхового захисту автотранспортних засобів, життя і здоров'я людей. Страхування засобів автотранспорту, внаслідок цього, займає одне з ведучих місць серед інших видів добровільного страхування.

Наземний автомобільний транспорт є найбільш наближеним до людей засіб пересування. Якщо заподіяння шкоди громадянам через зіткнення з водним транспортом за звичайних умов мало ймовірно (люди не пересуваються самотужки по воді), з повітряним транспортом зіткнення можливе тільки під час авіаційної катастрофи, із залізничним транспортом - лише в разі перетину залізничної колії, то з автомобільним транспортом людина стикається постійно, причому віч-на-віч. З одного боку - це найбільш доступний і зручний вид транспорту, а з іншого - настільки ж і небезпечний. Наземний транспорт, як об'єкт підвищеної небезпеки, несе ризик довіллю, і особливо життю та

здоров'ю людей, а разом з тим сам досить часто і легко стає об'єктом ушкодження.

Саме дорожньо-транспортна пригода має ряд характерних статистичних показників щодо місця, часу настання, стажу водія і т.д.

Наприклад, понад 30% всіх ДТП відбувається в обласних центрах, найбільша кількість ДТП припадає на жовтень, який, за показниками аварійності, майже вдвічі випереджає лютий та березень, а за часом доби лєвова частка ДТП припадає на вечірні години «пік».

Існує досить цікава залежність імовірності настання ДТП від стажу водія. Наприклад, водії зі стажем до одного року їздять обережно і скоюють менше за всіх аварій. Більш ніж удвічі частіше порівняно з новачками скоюють аварії водії зі стажем від 1 до 10 років, що пояснюється зниженням пильності та уваги. Решта водіїв посідають місце посередині між цими двома групами, але водії зі стажем 10-15 років їздять краще.

При визначенні ймовірності настання ДТП враховують також і інші фактори. Так, помічено, що автомобілі яскравих кольорів - червоні, жовті - менше потрапляють у ДТП, ніж сірі та чорні.

Всі ці фактори слід враховувати при визначенні тарифу в разі укладення договору страхування на випадок пошкодження транспортного засобу внаслідок ДТП. Велика ймовірність настання ДТП у порівнянні з протиправними діями компенсується невеликою збитковістю цього ризику, який становить у середньому 2-5 тис. грн., Тому середній тариф за цим ризиком становить 1,5-3,5%.

Інші значні збитки завдають протиправні дії третіх осіб, викрадення та пограбування транспортних засобів. Зауважимо, що при укладанні договору страхування повного каско тариф від викрадення становить більш ніж половину в частці страхового тарифу і досягає близько 4-6%. Це пояснюється майже 100%-ою збитковістю страхової суми. Тобто в разі настання страхового випадку необхідно виплачувати всю страхову суму. До того ж такий "страховий випадок" досить легко сфальсифікувати. Тому більшість страховиків узагалі не

беруть транспортні засоби на страхування від крадіжки. У разі ж прийняття такого ризику застосовують великі розміри франшизи.

Цей ризик має свої особливості. Ризик пограбування залежить насамперед від престижності автомобіля, місця його стоянки, наявності охоронних пристроїв та сигналізації, терміну експлуатації транспортного засобу.

Ще одна група ризиків - ризики стихійного лиха. Тут суб'єктивні фактори не впливають на вірогідність настання збитків. Значне місце в цьому питанні займає регіон експлуатації транспортного засобу. Тариф від стихійних лих рідко перевищує 1%.

Українські страховики пропонують різноманітні умови страхування засобів наземного транспорту. Але рідко можна знайти страхову компанію, яка взяла б автомобіль на страхування від всіх ризиків, незалежно від країни його виробництва і терміну експлуатації. І це зрозуміло: старі автомобілі і найбільш престижні моделі належать до категорії з підвищеним ризиком. Перші більше потерпають в ДТП, а другі частіше стають об'єктом для викрадення.

Місткість ринку страхування транспортних засобів в Україні залишається значною, незважаючи на кризові явища в економіці. Головними факторами розвитку страхування транспортних засобів в країні є значна щільність транспортної системи, обумовлена географічним розташуванням, прискорене зростання обсягів транспортних перевезень всередині самої України та за її межі, значне нарощування парку приватних автомобілів в період економічного зростання. Ці фактори стали ключовими для розвитку страхування на транспорті в Україні, що значно активізувалось, починаючи ще з 1992 року.

Роль і значення страхових послуг на ринку автострахування обумовлена першочергово необхідністю відшкодування збитків при настанні ДТП. Досвід більшості розвинутих країн світу показує, що участь страхових компаній в даному процесі не тільки гарантує відшкодування більшої частини збитків. Важливою функцією страховиків є організація виплат страхових відшкодувань

з метою мінімізації матеріальних та моральних збитків постраждалих від страхового випадку. Іншою складовою участі страховиків є опосередкована їх діяльність щодо перетворення страхових платежів в інвестиції в транспортну систему, систему охорони здоров'я і безпеку дорожнього руху. На сучасному етапі економічного розвитку, у зв'язку із спадом виробництва, продажів автомобілів, скорочення доходів населення, коливаннями валютного курсу, високим рівнем інфляції в Україні, обсяги авто страхування суттєво зменшились. Разом з тим, обсяги страхових відшкодувань у відносному виразі зросли.

Специфічність страхування, як економічної категорії, обумовлюється трьома основними ознаками: випадковим характером настання руйнівної події, надзвичайністю нанесеного збитку (шкоди) в натуральному і грошовому відношенні та об'єктивною необхідністю попередження і подолання наслідків вказаної події і відшкодування матеріальних чи інших втрат.

Світова практика і історія нашої країни показує, що страхування в умовах ринку є суттєвою частиною фінансово-кредитного механізму, який сприяє розвитку ринкових відносин.

Необхідність страхування автомобіля вже майже не викликає сумніву і в автовласників. Попри відсутність глибоких традицій добровільного страхування, українці завжди трепетно і з любов'ю ставляться до власних транспортних засобів. Гарантовано захистити свій автомобіль від усіх можливих нещасть хазяїн, звісно, не може, проте на сьогодні український ринок страхових послуг уже може забезпечити йому спокійний сон, оскільки гарантує хоча б матеріальне відшкодування можливого збитку.

Автострахування передбачає самостійність суб'єктів ринкових відносин, їх рівноправне партнерство, розвинуту систему горизонтальних та вертикальних-зв'язків між ними. Віно забезпечує органічний зв'язок між цими суб'єктами шляхом спільного визнання потреби у страховій послугі, що є продуктом цілеспрямованої діяльності страхової компанії та пропонується на страховому ринку на умовах еквівалентного обміну з метою отримання

прибутку.

Сучасна трактовка сутності категорії «послуга» наведена в бізнес-словнику: «Послуги – це види діяльності, робіт, у процесі виконання яких не створюється новий матеріально-речовий продукт, що раніше не існував, а змінюється якість продукту, який вже є створеним».

Говорушко Т.А. відзначає автострахування як продукт цілеспрямованої діяльності страхової компанії, що пропонується на страховому ринку на умовах еквівалентного обміну з метою отримання прибутку. Отже автострахування є товаром у середовищі страхового ринку. Але порівняно зі звичайним товаром страховик не створює ніякого матеріального продукту. Його продукт може бути визначений як невідчутна діяльність і тому відноситься до поняття "послуга". Основні споживачі ринку - фізичні та юридичні особи (страхувальники). Саме для них страхові компанії розробляють різноманітні страхові продукти, визначають програму страхування, формують попит та пропозицію на свої послуги.

Зауважимо, що автострахування на підставі Закону України "Про фінансові послуги та державне регулювання ринку фінансових послуг" №2664 - III від 12.07.2001 р. належить до категорії фінансових послуг, як і послуги банків та інших фінансових установ.

Довідка: Фінансова послуга - операції з фінансовими активами, що здійснюються в інтересах третіх осіб за власний рахунок чи за рахунок цих осіб, а у випадках, передбачених законодавством, - і за рахунок залучених від інших осіб фінансових активів, з метою отримання прибутку або збереження реальної вартості фінансових активів.

Зазначимо, що пропонувати страхові послуги на страховому ринку можуть лише спеціалізовані організації, які зобов'язані надати відповідні фінансові гарантії, тобто страхові компанії. Діяльність страховиків згідно з законодавством України підлягає обов'язковому ліцензуванню.

Крім того, форма реалізації автострахування може бути добровільною чи примусовою (обов'язковою). Але це стосується тільки тих випадків, коли

надання страховиком захисту необхідне з точки зору суспільних інтересів.

Головним моментом при наданні автострахування є укладання договору страхування. Досить часто він має спрощену форму і виступає у формі страхового поліса. Для страхувальника і страхової компанії поліс є юридичним документом, в якому обумовлюються істотні умови страхування.

Після урегулювання всіх питань документ підписується обома сторонами. Але на цьому процес страхування не закінчується - встановлені договірні взаємовідносини між обома сторонами підтримуються протягом тривалого періоду, який, за взаємною згодою, може продовжуватись на тих чи інших умовах. Крім того, купуючи страхову послугу, страхувальник практично завжди вносить повну ціну наперед, яка відображається у страховому тарифі. Формується ціна на основі конкуренції при порівнянні попиту та пропозиції.

Нижня межа ціни визначається умовами рівноваги між надходженням платежів до страхового фонду та виплатою страхового відшкодування і страхових сум, верхня - потребами страховика.

Ціна послуги конкретного страховика залежить від величини й структури його страхового портфеля, якості фінансової діяльності, величини управлінських витрат та очікуваного прибутку. Якщо ціна його страхової послуги виявиться надмірно високою, страховик може опинитися у не вигідному положенні порівняно з конкурентами та втратити клієнтів.

Страхова послуга має свої особливості, схематично зображені на рис. 1.1

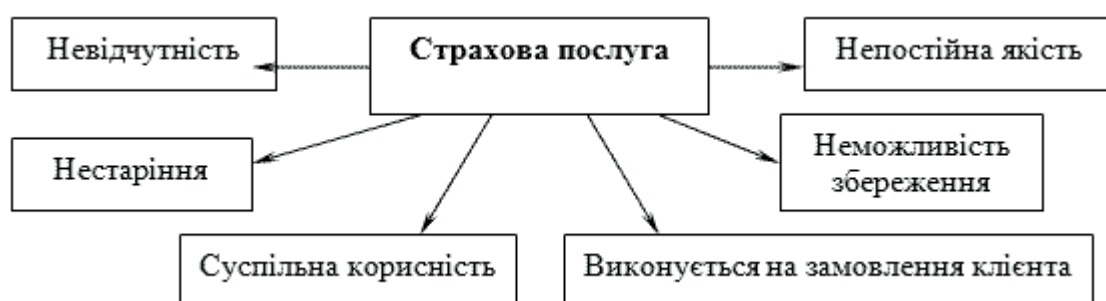


Рис. 1.1 Особливості страхової послуги.

Проаналізуємо особливості страхової послуги.

1. Невідчутність. Ця властивість характеризується тим, що страхову послугу неможливо відчутити, доторкнутися до неї. Іншими словами вона виражена у формі припущення про настання страхового випадку.

2. Нестаріння страхової послуги. На відміну від товару, що має декілька життєвих циклів, важливішим з яких є старіння, страхова послуга не старіє. Це пов'язано із сутністю та необхідністю страхового захисту, що вимагає його збереження й доповнення у часі. Найважливішим атрибутом страхової послуги є ризикова частина, у якій проявляється страховий захист. Ризикову частину страхової послуги характеризують наступні складові: характер майнового інтересу, який є об'єктом страхування, зобов'язання, які приймає страховик, а також концепція відшкодування збитку, яка передбачає принципи відшкодування збитку та форму відшкодування. Тобто страхова послуга потребує розвитку та розширення кола ризиків, від наслідків для яких немає кращого захисту ніж страхування. Крім ризикової частини, страхова послуга може містити в собі послуги, що так чи інакше пов'язані з наданням страхового захисту. З одного боку, це задовольняє потреби страхувальника. З іншого, досить корисно для страховика, оскільки, по-перше, дозволяє в певній мері диверсифікувати свою діяльність, і, по-друге, додати привабливість для послуги в умовах об'єктивної інтернаціоналізації та стандартизації страхових послуг.

Суспільна корисність. Страхова послуга призначена для захисту людини, колективу, підприємства, а також суспільства в цілому від негативного впливу наслідків страхових випадків. Ступінь суспільної корисності дозволяє страховій послугі зайняти відповідно місце на ринку послуг не залежно від того, для великої чи маленької групи страхувальників вона була створена.

Як відмічають науковці, важливою характеристикою страхової послуги є рівновага між вартістю послуги та корисним ефектом від її надання. Вартість послуги для споживача не зводиться до ціни її продажу – страхової премії, а включає також витрати страхувальника на одержання цієї послуги. З макроекономічних позицій вартість надання страхової послуги набагато вища,

оскільки містить у собі витрати суспільства на підготовку кадрів страховиків, утримування регулюючих органів, страхового нагляду і т.п.

Наявність непостійної якості. Важливою характеристикою страхової послуги є рівновага між вартістю послуги та корисним ефектом від її надання.

Неможливість збереження страхової послуги полягає в тому, що ні страховики, ні страхувальники не мають змоги накопичувати та зберігати страхову послугу через її невідчутність.

Властивості страхової послуги необхідно поширити з урахуванням того, що для її здійснення потрібен клієнт. Саме споживачі обирають страховика, конкретні умови договору страхування, порівнюють різноманітні варіанти страхових продуктів, оцінюють гарантії страховика під час надання послуг страхування. Тому для виконання страхової послуги необхідна наявність клієнта.

Під час розгляду процесу формування страхової послуги не можна не відзначити два фактори, які не відбивають безпосередньо економічну природу страхової послуги, але у визначній мірі впливають на її якість. Перший фактор – це вартість страхової послуги. Вартість страхової послуги має об'єктивні межі: на верхню впливає конкуренція та низька еластичність попиту, а на нижню – реальна величина ризику, потреба страхової компанії у забезпеченні своєї платоспроможності. Платоспроможність страховика – це другий найважливіший фактор, що визначає якість страхової послуги. Якщо страховик не є платоспроможним, втрачається сама природа страхової послуги як форми реалізації страхового захисту в умовах зовнішнього ринку.

Товарною формою страхової послуги є страхова премія. Вона визначається сумою коштів, які виплачує страхувальник страховикові для створення страхового фонду та оплати послуг страховика з проведення страхування або сума вартості страхового ризику та витрат страховика, що пов'язані з покриттям витрат на ведення страхування.

Страхові послуги надаються в різних видах страхування. Узагальнення розподілу страхування за галузями, формами і видами страхування дозволяє

навести їхню класифікацію (рис.1.2).

Визначають здебільше три функції страхової послуги:

- Властива формуванню страхового фонду, який створюється для відшкодування втрат, що виникають внаслідок реалізації певних страхових випадків.

- Спрямована на безпосереднє грошове відшкодування збитків, яке зазнали страхувальники. Саме через цю функцію найповніше реалізується об'єктивна потреба у страховому захисті.

- Зумовлюється специфікою економічних відносин, що виникають між страхувальником і страховиком. Оскільки страховик бере на себе ризик і зобов'язується відшкодувати збитки при його настанні, то він економічно зацікавлений створити умови для обмеження ризику. Щоб досягти цього, страховик обумовлює дії страхувальника відносно недопущення збільшення ступеня ризику і намагається сам створити умови для упередження втрат страхувальника. Страховик також зацікавлений в упорядкуванні законодавства, чіткому визначенні меж громадської економіко-правової відповідальності страхувальника. Цим визначається суттєва особливість страхової послуги як самостійної економічної категорії.



Рис. 1.2 Класифікація страхових послуг за галузями

Страховик вбачає свій економічний інтерес у тому, що за певних обставин ризик не реалізується, певна подія не відбудеться, і він отримає сплачену страхувальником премію для власного використання. Економічний інтерес страховика спонукає цього до пошуку дієвих механізмів обмеження втрат від можливого настання застрахованого ризику.

Цього можна досягти кількома шляхами:

По-перше, стимулювати страхувальника провести необхідні запобіжні заходи щодо усунення, або обмеження факторів, що породжують ризик.

По-друге, страховик прагне розкласти втрати від настання страхового випадку на найширше коло страхувальників, тому, страховик проводить активну економічну політику щодо збільшення чисельності страхувальників. Чим більшою є кількість бажаючих застрахуватись від певного ризику, тим реальнішою є ймовірність, що з кожним окремим страхувальником певна страхова подія не відбудеться, отже, і не виникає потреби для страховика відшкодувати йому збитки, а сплачена страхувальником страхова премія може бути використована страховиком на свій розсуд.

Економічний інтерес страхувальника виявляється у тому, що він знає про імовірність певного ризику, реалізація якого може призвести до небажаних економічних наслідків. Аби уникнути втрат від ризикових подій чи зменшити їх економічні наслідки страхувальник погоджується за певну плату перекласти повністю або частково свій ризик на страховика. Таким чином, страхувальник свідомо погоджується сплатити страховику певну частку своїх коштів заради відшкодування втрат при настанні страхового випадку. Але, якщо страховий ризик не реалізується, страхувальник, згідно умов договору, втрачає повністю чи частково сплачену страховику страхову премію.

Останнім часом страховики почали застосовувати західний термін страховий продукт, витіснивши більш звичне поняття - страхова послуга.

Страховий продукт визначається як набір основних та допоміжних послуг, що надаються страховиком страхувальникові при виконанні договору страхування. Зарубіжні дослідники сформулювали декілька концепцій страхового

продукту. У вітчизняній навчальній літературі приділена увага цим концепціям.

Компенсаційна концепція. Згідно з нею основою страхового продукту є так звана ризикова компенсація з боку страховика. Вона полягає в тому, що ризик випадкового погіршення матеріального стану страхувальника компенсується ризиком (можливістю) випадкової виплати.

Інформаційна концепція (автор - німецький учений Вольфганг Мюллер).

Послуга, що надається страхувальникові, полягає не у виплаті, а в наданні гарантії. Будь-який страховий продукт є певним обсягом інформації, що містить умови видачі страхової гарантії.

Страховий продукт є матеріальним, послуга ж (а не продукт, як вважає Мюллер) є переважно наперед визначеним набором інформації, вона може бути реалізована також у матеріальній формі при настанні страхового випадку.

Отже, використання терміну "страховий продукт" не виключає поняття " страхова послуга", оскільки ці терміни мають різне значення.

Необхідно відзначити, що, крім економічної значущості страхова послуга має інтегративне значення. Страхова послуга повинна одночасно задовольняти інтереси страхової компанії та страхувальника, які бувають достатньо суперечними. Деякі з цих суперечок можуть бути вирішеними шляхом надання додаткових послуг. Їх можна визначити як елементи страхового продукту від запропонованого страхувальнику у фінансових установах пакету банківських, страхових, туристичних, консультаційних та інших послуг. Тому в останні роки усе більш важливу роль у наданні страхових послуг відіграють так звані «додаткові послуги» страхової компанії. З одного боку, до цих послуг пред'являються ті ж вимоги, що й до страхової послуги в цілому. Так, додаткові послуги по договорах особистого страхування в країні з переважно молодим населенням повинні відрізнятися від додаткових послуг за тими ж договорами у країні з населенням переважно літнім. З іншого боку, додаткові послуги мають специфічні риси.

По-перше, додаткові послуги, на відміну від ризикової частини, мають конкретне вираження. Страховик виявляє їх у кожному випадку, коли вони

включені в договір. Ризикова ж частина страхової послуги реалізується в грошовому виразі тільки тоді, коли відбувається страхова подія. Інакше кажучи, грошових виплат може не бути, але додаткова послуга дає страхувальникові психологічне відчуття захищеності.

По-друге, додаткова послуга дозволяє враховувати індивідуальні потреби страхувальника.

По-третє, іноземний досвід показує, що саме додаткові послуги формують у страхувальника почуття причетності страховика до його проблем, і допомагають сформувати те, що фахівці з маркетингу називають «прихильністю покупця торговельній марці». Завдання страховика – не тільки продати страхову послугу, але й налагодити міцні зв'язки зі споживачем цієї послуги, щоб сформувати стійку систему переваг у відношенні своєї страхової компанії, її послуг, тому у страхових компаніях, які надають своїм страхувальникам різноманітний асортимент додаткових послуг, більш стабільний контингент страхувальників і менше випадків, коли договір не відновляється.

Залежно від стадії укладання договору страхування додаткові послуги можна підрозділити на три групи.

Перша група - це послуги, що передують укладанню договору:

- а) консультації клієнтів по виявленню ризиків;
- б) послуги з розробки політики в області ризик-менеджменту і страхового менеджменту зокрема;
- в) консультації з приводу превентивної діяльності;
- г) допомога у точному встановленні страхової оцінки та страхової суми;
- г) надання відповідної статистичної інформації.

Друга група – послуги, які надаються під час укладання договору:

- а) поточні консультації та інформація про ризики і їх зміни;
- б) інформація про нові види страхування;
- в) фінансування конкретних попереджувальних заходів;
- г) організація семінарів в області ризик-менеджменту;

г) видання рекламних матеріалів у корисній для страхувальника формі.

Третя група – послуги, надання яких здійснюється під час настання страхового випадку:

а) надання допомоги по зменшенню збитку персоналом страхової компанії;

б) допомога під час збору інформації про страхову подію, що настала (отримання збитків);

в) технічна допомога при ремонті та відновленні ушкоджених об'єктів;

г) швидке врегулювання наслідків страхової події.

Зазвичай страхова компанія працює з обмеженою кількістю видів страхування і з конкретним контингентом страхувальників, що й визначає перелік запропонованих додаткових послуг. Активізація дій страхувальника з надання додаткових послуг викликає розв'язання таких питань: які додаткові послуги є необхідними реальним та потенційним страхувальникам, а також наскільки здійснення цих послуг доцільно для страховика.

У той же час необхідно розрізняти додаткову послугу як елемент страхового продукту від запропонованого страхувальникові у фінансових інститутах пакета банківських, страхових, туристичних, консультаційних і інших послуг.

Безпосередній ефект від надання додаткових послуг страховикові здійснюється через зміну темпів зростання кількості договорів, що укладаються вперше та укладаються повторно; зростання у страховому портфелі питомої ваги страхувальників, взаємини з якими стають усе більш тривалими й ін. Досить наочний показник – кількість звернень страхувальників за консультаціями до фахівців компанії. Безумовно, точний обсяг приросту страхової премії страхової компанії як результат пропозиції додаткових послуг визначити неможливо, оскільки на надходження страхової премії впливають також цінова, рекламна та маркетингова політики страховика, імідж страхової компанії та інші фактори. Ефект від пропозиції додаткових послуг може бути оцінений лише загалом, при відносно постійному стані інших факторів, що

впливають на надходження страхової премії. Отже, додаткові послуги надають можливість страховим компаніям диверсифікувати види страхових послуг.

1.2. Класифікація видів та форм автотранспортного страхування

В Україні автотранспортне страхування забезпечується двома формами:

- добровільне автотранспортне страхування;
- обов'язкове автотранспортне страхування.

Видами автотранспортного страхування є:

- добровільне страхування транспортних засобів (авто – каско) на випадок його пошкодження або повного конструктивного знищення внаслідок ДТП, стихійного лиха або крадіжки;

- обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власника наземного транспортного засобу від шкоди, що може бути заподіяна експлуатацією автомобіля чи мотоцикла здоров'ю й майну третіх осіб;

- добровільне страхування цивільно-правової відповідальності власника наземного транспорту (може здійснюватися з метою збільшення ліміту відповідальності страховика);

- обов'язкове страхування водіїв на випадок смерті або тілесних ушкоджень унаслідок ДТП;

- страхування пасажирів на випадок смерті або втрати здоров'я;

- добровільне страхування вантажів і багажу;

- добровільне страхування відповідальності авто перевізника та експедитора.

Зупинимось детальніше на страхуванні транспортного засобу (авто – каско). Об'єктом страхування є майнові інтереси страхувальника, що не суперечать законодавству України, пов'язані з володінням, користуванням і розпорядженням транспортним засобом.

До страхових випадків належать:

- пошкодження чи знищення транспортного засобу або його частини;
- незаконне заволодіння транспортним засобом (крадіжка), а також пошкодження або знищення його частин, що викликані незаконними діями третіх осіб у будь-якому місці знаходження транспортного засобу;
- пошкодження або знищення транспортного засобу внаслідок стихійного лиха, падіння дерев та інших предметів, а також пожежі чи самозаймання транспортного засобу.

До страхових випадків не відносяться і виплата страхового відшкодування не проводиться при знищенні чи пошкодженні транспортного засобу внаслідок:

- умисних дій страхувальника, осіб, які користуються транспортним засобом на законних підставах;
- гниття, корозії та інших природних хімічних процесів матеріалів, що застосовуються у транспортному засобі;
- використання страхувальником транспортного засобу в незадовільному технічному стані;
- управління транспортним засобом особою, яка не має посвідчення водія відповідної категорії та/або перебуває у стані алкогольного сп'яніння тощо.

На страхування приймається транспортний засіб у непошкодженому стані, що пройшов техогляд в установлений строк і не застрахований в інших страхових компаніях за тими ж видами ризиків. Страхова компанія не приймає на страхування багаж, що перевозиться застрахованим транспортним засобом.

Не приймаються на каско страхування також транспортні засоби, що мають серйозні пошкодження і значну корозію за оцінкою страхової компанії.

Транспортний засіб може бути застрахований:

- на повну вартість: страхова сума дорівнює вартості транспортного засобу за цінами і тарифами, що діють на момент укладання договору страхування;

- на суму в частці від повної вартості (пропорційне страхування): страховик бере на себе зобов'язання відшкодувати збитки пропорційно відношенню страхової суми до повної вартості транспортного засобу за цінами і тарифами, що діють на момент укладання договору страхування;
- із застосуванням “системи першого ризику”: повна виплата збитків у межах страхової суми, незалежно від того, яку частину від дійсної вартості складає страхова сума.

Страхування відповідальності власників транспортних засобів є одним з найбільш поширених видів авто страхування, яке в більшості країн проводиться в обов'язковій формі. В країнах Європейського Союзу страхуванням цивільної відповідальності власників транспортних засобів охоплено майже 100% водіїв. В Україні даний вид страхування також введено як обов'язковий згідно з Законом України “Про страхування” і Постановами Кабінету Міністрів України.

Об'єктом ОСЦПВВТЗ (обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів) є шкода нанесена власником транспортного засобу майну, життю або здоров'ю третьої особи. Зразок страхового полісу встановлюється МТСБУ (Моторним транспортним страховим бюро України). Якщо власник транспортного засобу змінився, то необхідним є переоформлення полісу на ім'я нового власника.

ОСЦПВВТЗ може здійснювати страховик, який має філії або представництва в областях України та Республіці Крим, є членом МТСБУ та має досвід роботи в галузі страхування: майновому, особистому та відповідальності на наземному транспорті не менш, як 2 роки. Окрім цього, фактичний запас платоспроможності такого страховика повинен не менш, ніж на 25% бути більшим за нормативний розрахунковий.

До запровадження ОСЦПВВТЗ добровільне страхування було єдиною можливістю покриття збитків, зумовлених застрахованим транспортним засобом, життю (здоров'ю) або майну третіх осіб унаслідок ДТП, що сталася з вини страхувальника. Зараз поліс добровільного страхування надає його

власнику додатковий захист на випадок необхідності здійснення грошових виплат унаслідок пошкодження або знищення транспортних засобів або іншого майна третіх осіб, смерті або втрати працездатності потерпілими.

При страхуванні вантажів страхувальником може бути особа, яка має страховий інтерес у даному вантажі: відправник та одержувач, перевізник, фізична чи юридична особа.

Для більшості з вантажів характерні загальні ризики загибелі, пошкодження і втрат при їх перевезенні, які включаються в тому чи іншому складі правил страхування, такі як:

- пожежа, вибух;
- перевертання, в тому числі з моста, транспортного засобу з вантажем;
- затоплення транспортного засобу з вантажем;
- зіткнення транспортного засобу з вантажем з іншим з вини останнього;
- угін чи зникнення транспортного засобу з вантажем безвісти;
- випадкове пошкодження вантажу при завантажуванні, розвантажуванні чи падінні за борт;
- падіння літальних апаратів, їх частин на вантаж;
- повень, буря, смерч, ураган;
- землетрус, вулкан;
- обвали, просідання ґрунту, зсуви.

Щодо добровільного страхування відповідальності автоперевізників та експедиторів, то об'єктом страхування тут виступають майнові інтереси страхувальників, пов'язані з виконанням перевезень вантажів на умовах, визначених міжнародним і вітчизняним законодавством. Страхувальником можуть бути вітчизняні і зарубіжні юридичні особи будь-якої форми власності та громадяни, якщо вони мають на правах власності, оренди, лізингу придатні для експлуатації транспортні засоби та ліцензію на здійснення перевезень або супроводження вантажів і людей.

Страхуванням в такому виді покриваються:

- відповідальності за загибель, пошкодження або крадіжку вантажу,

прийнятого до перевезень або експедирування;

- відповідальність за фінансові збитки, понесені клієнтом страхувальника внаслідок невиконання останнім частково або повністю його договірних зобов'язань.

1.3. Законодавчо-нормативна база регулювання автотранспортного страхування

Ринок автотранспортного страхування регулюється Законом України “Про страхування”, Законом України “Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів”, Закон України “Про дорожній рух”, МТСБУ та Лігою страхових організацій, Державною комісією з регулювань ринків фінансових послуг України.

Розпорядження державної комісії з регулювань ринків фінансових послуг України “Про деякі питання здійснення ОСЦПВВНТЗ” встановлює ліміти відповідальності страховика за договорами ОСЦПВВНТЗ, затверджується базовий страховий платіж у сумі 180 гривень.

Розпорядження Державної комісії з регулювань ринків фінансових послуг України “Про затвердження зразка і технічного опису спеціального знака, що видається страхувальнику при укладенні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, та порядку його заповнення і використання” встановлює сутність спеціального знаку, порядок його заповнення, а також використання.

Розпорядження Державної комісії з регулювань ринків фінансових послуг України “Про затвердження Порядку укладання договорів ОСЦПВВНТЗ” установлює порядок укладання внутрішніх і міжнародних договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у пунктах пропуску через державний

кордон України.

Постанова Кабінету Міністрів України “Про затвердження Типового положення про організацію діяльності аварійних комісарів” встановлює загальні умови та порядок провадження діяльності аварійних комісарів, які з’ясовують причини настання страхового випадку та визначають розмір збитків відповідно до Закону України “Про страхування”. Постанова визначає також сутність аварійного сертифікату.

Розпорядження Державної комісії з регулювань ринків фінансових послуг України “Про Порядок залучення Моторним (транспортним) страховим бюро України аварійних комісарів для визначення причин настання страхових випадків, розміру збитків та перевірки дій страховика” визначає значення страхового випадку, визначається також залучення аварійного комісара.

Закон України “Про дорожній рух” регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів - учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання

Згідно Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», встановлено високі ліміти відповідальності страховиків. Відповідний розмір матиме базовий платіж, що дозволить страховим компаніям гарантувати виконання своїх зобов'язань перед клієнтами.

В Законі України “Про ОСЦПВНТЗ” встановлюються усі елементи саме даного виду страхування. А саме суб'єктів, об'єктів, ризику, ліміт відповідальності, види договорів та інші нюанси обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Законом України “Про страхування” передбачається поділь страхування автотранспортних ризиків на дві форми: добровільну і обов'язкову. А також зазначається поділ видів автотранспортного страхування по кожній формі страхування.

Закон визначає сутність та складові договору страхування. Договір страхування - це письмова угода між страхувальником і страховиком, згідно з якою страховик бере на себе зобов'язання у разі настання страхового випадку здійснити страхову виплату страхувальнику або іншій особі, визначеній у договорі страхування страхувальником, на користь якої укладено договір страхування (подати допомогу, виконати послугу тощо), а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі у визначені строки та виконувати інші умови договору.

Договір страхування повинен містити:

- назву документа;
- назву та адресу страховика;
- прізвище, ім'я, по батькові або назву страхувальника та застрахованої особи, їх адреси та дати народження;
- прізвище, ім'я, по батькові, дату народження або назву вигодонабувача та його адресу;
- зазначення предмета договору страхування;
- розмір страхової суми за договором страхування іншим, ніж договір страхування життя;
- розмір страхової суми та (або) розміри страхових виплат за договором страхування життя;
- перелік страхових випадків;
- розміри страхових внесків (платежів, премій) і строки їх сплати;
- страховий тариф (страховий тариф не визначається для страхових випадків, для яких не встановлюється страхова сума);
- строк дії договору;
- порядок зміни і припинення дії договору;
- умови здійснення страхової виплати;
- причини відмови у страховій виплаті;
- права та обов'язки сторін і відповідальність за невиконання або неналежне виконання умов договору;

- інші умови за згодою сторін;
- підписи сторін.

Для укладання договору страхування страхувальник подає страховику письмову заяву за формою, встановленою страховиком, або іншим чином заявляє про свій намір укласти договір страхування. При укладанні договору страхування страховик має право запросити у страхувальника баланс або довідку про фінансовий стан, підтверджені аудитором (аудиторською фірмою), та інші документи, необхідні для оцінки страховиком страхового ризику.

Договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю відповідно до Закону країни “Про дорожній рух” укладаються страховиками за умови проходження транспортними засобами обов'язкового технічного контролю, якщо вони згідно з протоколом перевірки технічного стану визнані технічно справними. Договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів укладаються на строк, що не перевищує строку чергового проходження транспортним засобом обов'язкового технічного контролю відповідно до вимог Закону України “Про дорожній рух”

Факт укладання договору страхування може посвідчуватися страховим свідоцтвом (полісом, сертифікатом), що є формою договору страхування.

Договір страхування набирає чинності з моменту внесення першого страхового платежу, якщо інше не передбачено договором страхування.

Також, закон зазначає права і обов'язки суб'єктів автотранспортного страхування. Так наприклад, страховик зобов'язаний надавати Державній автомобільній інспекції Міністерства внутрішніх справ України інформацію про укладення договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю.

Кожна страхова компанія, одержавши ліцензію на право займатися страхуванням цивільної відповідальності власників транспортних засобів

повинна вступити до МТСБ України. МТСБУ є безприбутковим об'єднанням страховиків, основними задачами якого є:

- виконання страхових зобов'язань у разі неплатоспроможності страховиків його членів;
- здійснення виплат якщо засіб, що спричинить ДТП не застрахований або не встановлений;
- здійснення виплат, коли страховий випадок заподіяний викраденим транспортним засобом;
- здійснення виплат по ДТП, які відбулися в разі передачі транспортного засобу працівникам міліції, медицини для виконання їх обов'язків;
- здійснення виплат, якщо водій винуватиць аварії загинув, але не мав полісу цивільної відповідальності;
- розробка пільгового страхування для окремих категорій автовласників;
- здійснення виплат, коли страховий випадок був спричинений власником транспортного засобу, який мав страхове свідоцтво "Зелена картка".

Для забезпечення виконання зобов'язань членів МТСБУ перед страхувальниками і третіми особами при ньому створюються такі централізовані страхові резервні фонди:

- фонд страхових гарантій призначений для забезпечення платоспроможності МТСБУ;
- фонд захисту потерпілих у ДТП призначений для здійснення розрахунків з третіми особами;
- фонд фінансування превентивних заходів.

МТСБУ за рахунок коштів фонду захисту потерпілих відшкодовує шкоду, у разі її заподіяння:

- транспортним засобом, власник якого не застрахував свою цивільно-правову відповідальність;
- невстановленим транспортним засобом, крім шкоди, яка заподіяна

майну та навколишньому природному середовищу;

- транспортним засобом, який вийшов з володіння власника не з його вини, а у результаті протиправних дій іншої особи;

- у разі недостатності коштів та майна страховика – учасника МТСБУ, що визнаний банкрутом та/або ліквідований, для виконання його зобов'язань за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;

- у разі надання страхувальником або особою, відповідальність якої застрахована, свого транспортного засобу працівникам міліції та медичним працівникам закладів охорони здоров'я згідно з чинним законодавством;

- за інших обставин, визначених законодавством про цивільно-правову відповідальність власників наземних транспортних засобів.

МТСБУ за рахунок коштів фонду страхових гарантій відшкодовує шкоду:

- у разі недостатності коштів та майна страховика – повного члена МТСБУ, що визнаний банкрутом та/або ліквідований, для виконання його зобов'язань за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;

- власниками зареєстрованих в Україні транспортних засобів, якщо такі власники надали відповідним уповноваженим органам інших країн страховий сертифікат “Зелена картка”, виданий від імені страховиків – членів МТСБУ, та за умови, що такий страховик не відшкодував шкоду;

- на території України, водіями-нерезидентами, на умовах та в обсягах, встановлених законодавством про ОСЦПВНТП та принципами взаємного врегулювання шкоди на території країн – членів міжнародної системи автомобільного страхування “Зелена картка”;

- за інших обставин, визначених законом про цивільно-правову відповідальність та міжнародними договорами стосовно обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

Ліга страхових організацій України (ЛСОУ) була заснована у 1992 році і є неприбутковим об'єднанням учасників ринку страхових послуг України,

яке створене з метою захисту інтересів своїх членів та інших учасників ринку страхових послуг.

Основними завданнями є:

- захист прав та інтересів учасників страхового ринку;
- визначення концептуальних напрямів розвитку ринку;
- лобіювання загальних інтересів класичного ринку;
- надання організаційної і методологічної підтримки компаніям-членам організації;
- міжнародна діяльність, поглиблення інтеграційних процесів у світовій страховий ринок, вивчення тенденцій розвитку національних страхових ринків;
- участь у формуванні та вдосконаленні нормативно-правової бази страхової діяльності;
- формування інформаційного поля навколо діяльності учасників ринку;
- розробка рекомендацій з питань методології страхової справи.

Головним суб'єктом страхового ринку, крім страховиків, страхувальників та посередників, є Державна комісія з регулювань ринків фінансових послуг України - орган державного нагляду за страховою діяльністю, яка виконує певні завдання:

- проведення єдиної та ефективної державної політики у сфері надання фінансових послуг;
- розроблення і реалізація стратегії розвитку ринків фінансових послуг;
- здійснення державного регулювання надання фінансових послуг і додержання законодавства в цій сфері та нагляду за цим;
- захист прав споживачів фінансових послуг шляхом застосування заходів впливу з метою запобігання порушенням законодавства на ринках фінансових послуг та їх припинення;
- узагальнення практики застосування законодавства України з питань функціонування ринків фінансових послуг, розроблення і внесення пропозицій щодо його вдосконалення;
- запровадження міжнародно визнаних правил розвитку ринків

фінансових послуг;

-сприяння інтеграції в європейський та світовий ринки фінансових послуг.

Отже, можна зробити висновок, що автотранспортне страхування останнім часом набуває все більшого значення. Так як, кількість наземних транспортних засобів постійно збільшується, тому і зростає потреба у забезпеченні своїх матеріальних інтересів.

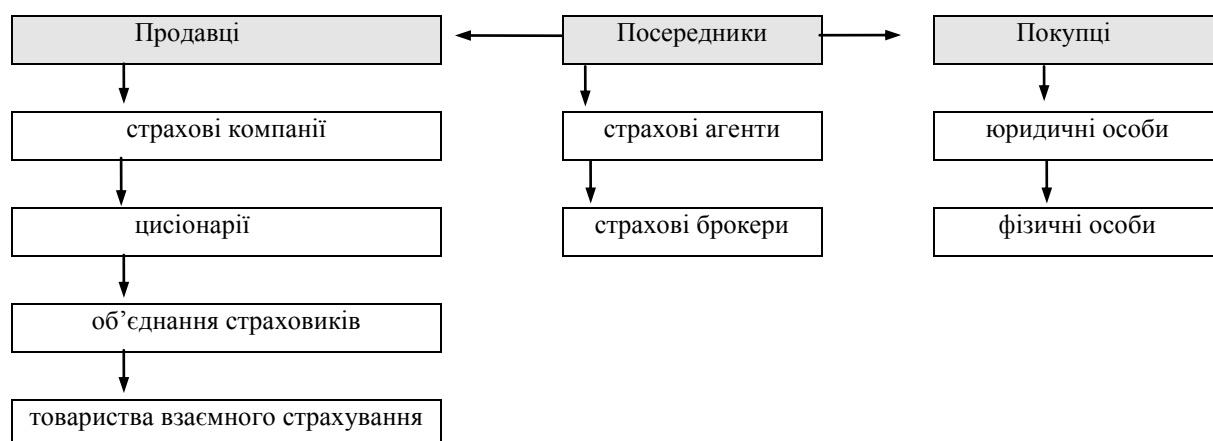


Рис. 1.3 Схема взаємозв'язку суб'єктів страхового ринку

Законодавча база України, що регулює автотранспортне страхування, є достатньо розвиненою щоб забезпечити його регулювання. Закон України “Про страхування” повністю розкриває поділ автотранспортного страхування на дві форми. А закон України “Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів” повністю регулює усі сторони даного виду страхування.

Ринковій економіці притаманні певні атрибути, без яких вона не може існувати. Одним з таких об’єктивних атрибутів є страховий ринок. «Страховий ринок — система економічних відносин, яка складає сферу діяльності страховиків і перестраховувальників в даній країні, групі держав і в міжнародному масштабі по наданню відповідних страхових послуг страхувальникам».

Просуванням страхових послуг від страховика до страхувальника займаються страхові агенти і брокери.

Страховими агентами можуть бути фізичні, або юридичні особи, що діють від імені та за дорученням страховика. Страхові агенти беруть на себе частину обов'язків страховика. Через них страховик може здійснювати укладання договорів страхування, має можливість отримувати страхові платежі. Також забезпечують надання страхового відшкодування у разі настання страхового випадку. Страхові агенти на страховому ринку представляють інтереси страховика, діють від його імені та за його дорученням.

Агент може виконувати: підготовку договорів; укладення договорів; обслуговування доворів; оформлення документів для виплати відшкодування; виплати страхових сум і відшкодувань.

Страховими агентами – юридичними особами можуть бути: бюро брачних знайомств, туристичні агенції, юридичні консультації і нотаріальні контори. Сукупність юридичних осіб, які виступають як страхові агенти, створює альтернативну мережу розповсюдження даного страховика.

На страховому ринку є різноманітність видів виплат за посередницьку діяльність: провізія – плата страховому агенту за посередницьку діяльність та за укладені зі страхувальником договори страхування; додаткові виплати – складаються із виплати страховиком коштів, спрямованих на забезпечення необхідних умов для виконання страховими агентами своїх функцій; компенсації – кошти, що надає страховик своєму страх агенту у разі припинення дії контракту чи виходу останнього на пенсію.

По формах взаємозв'язку страховика зі страховими компаніями прийнято розрізняти безпосередній зв'язок та систему генеральних страхових агентів. Безпосередній зв'язок – найбільш проста форма, яка спирається на контракти та генеральні згоди. Система генеральних страхових агентів – найбільш зрілий тип відносин. Створюється по територіально-адміністративному признаку.

Генеральний страховий агент, діючий безпосередньо від імені і по

дорученню страховика, приймає на роботу страхових агентів, проводить їх інструктаж і визначає зону обслуговування. Перевага системи генеральних страхових агентств в їх мобільності та гнучкості. Відпадає необхідність мати великий штат працівників. Робота будується на контрактній основі з залученням експертів і спеціалістів для оцінки ризиків.

Продовжуючи аналіз діяльності посередників на страховому ринку, необхідно визначити, що до посередників відносяться не лише агенти, а й страхові брокери. Страховими брокерами можуть бути фізичні або юридичні особи, які зареєстровані і діють на страховому ринку від свого імені та на підставі доручень страхувальника або страховика.

Згідно з Положенням про порядок провадження діяльності страховими посередниками, брокер зобов'язаний: “забезпечувати укладання договору страхування на найвигідніших умовах для страхувальника, відповідно до брокерської угоди із страховиком, який має стійке фінансове становище: володіти інформацією, необхідною для укладання договору страхування на вигідних умовах для страхувальника.

Страховий брокер на страховому ринку діє у певних межах. „Страховий брокер не може проводити інші види діяльності, в тому числі посередницької, крім посередницької на страховому ринку. Страховий брокер на відміну від страхового агента, у своїй діяльності має суттєво більше варіантів свободи, оскільки він є незалежним як від страховика так і від страхувальника. В функції брокера входить визначення оптимальних умов страхування для клієнта. При настанні страхового випадку брокер виступає як консультант страхувальника і допомога в отриманні страхової суми або страхового відшкодування. Страхові посередники знаходяться ближче до страховиків і оперативніше реагують на зміни ринкової кон'юнктури страхових послуг. Це дозволяє страховику запропонувати такі види страхування, які користуються найбільшим попитом на ринку.

Використання посередників в страхуванні дозволяє страховику підвищити свою конкурентноздатність, так як дає можливість користуватися

джерелом інформації про те, чого хочуть страхувальники, як вони приймають види страхування, які пропонуються посередниками.

В Україні існує нестача посередників, професійних брокерів, котрі виражали б інтереси клієнта і шукали йому по об'єктивним ознакам кращу страхову компанію. Мало також агентів, які б професійно продавали страховий продукт. Крім того, виникла необхідність в професійному регуляторі. Ми відрізняємося від західного ринку тим, що у нас не сформована потреба в страхових послугах. Це психологія помножена на неплатоспроможність населення. Але розвиток страхового ринку спричиняє не тільки збагачення форм діяльності посередницьких структур, а й вимагає активної дії страховиків у безпосередньому просуванні страхових продуктів до страхувальника, тобто страховик інколи прагне працювати із страхувальником без участі посередників.

Правове забезпечення страхування становлять ухвалюванні законодавчі та нормативні акти, що регулюють страхову діяльність як у цілому, так і за окремими її напрямками.

Система правового регулювання страхової діяльності містить норми, визначені: Конституцією України; міжнародними угодами, які підписала й ратифікувала Україна; Цивільним кодексом України; Законами та Постановами Верховної Ради України; Указами та Розпорядженнями Президента України; Декретами, Постановами та Розпорядженнями Уряду України; нормативними актами (Інструкції, Методики, Положення, Накази), котрі ухвалено міністерствами, відомствами, центральними органами виконавчої влади та зареєстровано в Міністерстві юстиції України; нормативними актами органу, який згідно із законодавством України здійснює нагляд за страховою діяльністю; нормативними актами органів місцевої виконавчої влади у випадках, коли окремі питання регулювання страхової діяльності було делеговано цим органам за рішенням Президента або Уряду України; окремими нормативними актами колишнього Радянського Союзу та УРСР, які не було відмінено законодавством незалежної України.

Конституція України, ухвалена 28 червня 1996 року, визначила, що виключно Законами України встановлюються засади створення й функціонування фінансового ринку (стаття 92), а Кабінет Міністрів України забезпечує здійснення фінансової політики (стаття 116). Отже, Конституція України встановила загальні норми правового регулювання фінансової політики, однією зі складових якої є забезпечення розрахунку страхової справи.

6 березня 1996 року Верховна Рада України ухвалила Закон України «Про страхування» (далі - Закон), до якого вже внесено Верховною Радою внесено зміни та доповнення. Він є головним законодавчим актом у цій галузі в нашій державі.

Закон України «Про страхування» має 5 основних розділів.

У першому розділі встановлюється головний понятійно-термінологічний апарат, центральне місце в цьому розділі посідають норми, що визначають вимоги до страховика під час його створення та реєстрації, а також порядок здійснення обов'язкового страхування. Зокрема, цим Законом в Україні встановлюється особливий механізм, коли види обов'язкового страхування можуть визначатися лише цим Законом, а не іншими законодавчими актами.

Другий розділ Закону регулює порядок проведення страхування. Важливість законодавчих норм, передбачених цим розділом, полягає в тому, що вони з максимальною повнотою відбивають особливості договірних відносин, прав та обов'язків сторін у сфері страхування. Фактично конкретизуються загальні норми цивільного права у цій сфері.

Третій розділ визначає умови забезпечення платоспроможності страховиків і має дуже важливе значення. Саме тут подається фінансовий механізм здійснення страхової діяльності, встановлюються певні обмеження щодо можливості прийняття зобов'язань і визначаються загальні принципи аудиту страховика.

Четвертий розділ визначає принципи державного нагляду за страховою діяльністю. Цим розділом визначено орган, що здійснює державний нагляд за страховою діяльністю (зараз цю роботу виконує Міністерство фінансів

України), і встановлено його права та функції.

Завершальний, п'ятий, розділ передбачає регулювання таких загальних моментів, як урахування міжнародного права, порядок та етапи застосування певних норм.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ

2.1. Аналіз страхових показників автотранспортного страхування

Згідно з даними додатку А, станом на 31.12.2015 у структурі страхових премій за видами страхування традиційно найбільша питома вага належить таким видам страхування як: автострахування (КАСКО, ОСЦПВ, «Зелена картка»). Обсяг валових страхових премій з автострахування зріс на 6,7%. Щодо обсягу валових страхових виплат, то він збільшився на 3,7%.

Якщо говорити про ринок страхування КАСКО в Україні, то у 2015 році він зріс до 2 354,3 млн. грн., що є на 99,31 млн. грн. або на 4,5% більше в порівнянні з 2012 роком. За досліджуваний період було укладено близько 540232 договори страхування. Якщо ж брати до уваги 2014 рік, то в кількість укладених договорів становить 471431. Але є нюанс, і заключається він у тому, що за останні 4 роки кількість укладених договорів зменшувалась, а в четвертому кварталі 2015 року відбулося різке зростання договорів, котрі були заключені як з фізичними, так і юридичними особами, в результаті чого зафіксовано зростання угод у 2015 році порівняно із попереднім роком. Головними причинами такого стану є зменшення продажів нових автомобілів і падіння обсягів автокредитування.

За умовами більшості страхових компаній автомобіль може бути застрахований, якщо його вік не перевищує 5 років. Відповідно в Україні найбільший обсяг автомобілів було продано у 2012 році, після цього їх кількість поступово зменшувалася. На діаграмі 2.1 представлена динаміка продажу нових автомобілів.

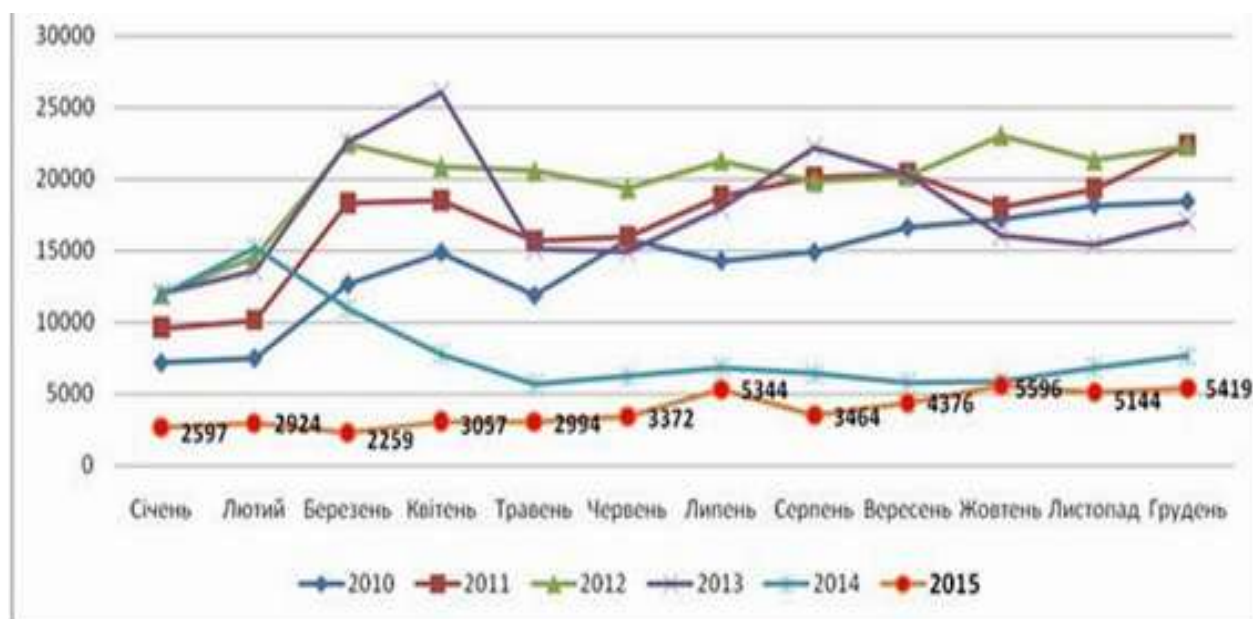


Рис. 2.1 Динаміка обсягу продажу нових автомобілів у 2010-2015 роках

При цьому надходження валових страхових премій при страхуванні наземного транспорту (КАСКО) за 2015 рік збільшились на 6,7% у порівнянні з 2014 роком і становили 3 735,2 млн. грн, а обсяг валових страхових виплат становив 1 547,5 млн. грн., що на 4,8% більше, ніж за 2014 рік. (Додаток Б).

Динаміку валових страхових премій за останні п'ять років можна побачити на діаграмі 2.2. Протягом аналізованого періоду спостерігаємо, що їх сума за період 2011-2015 роки зменшилася. У 2015 році їх обсяг становив 3887,9 млн грн., а у 2014 він знизився до 3660,7 млн грн. Це пов'язано з наслідками фінансово-економічної кризи, котра досить серйозно вплинула на фінансове становище як страховиків, так і страхувальників. знаходиться приблизно на одному рівні і сягає порядку від 3500 до 3900 млн грн.

Щодо питомої ваги валових страхових премій КАСКО у загальній сумі страхових премій авто страхування, то у 2015 році вона становить 56 %, загалом, як і у 2012. Отже, порівняно з попередніми роками, частка зменшується. (Рисунок 2.3)



Рис.2.2. Динаміка суми валових страхових премій протягом 2011-2015 рр.

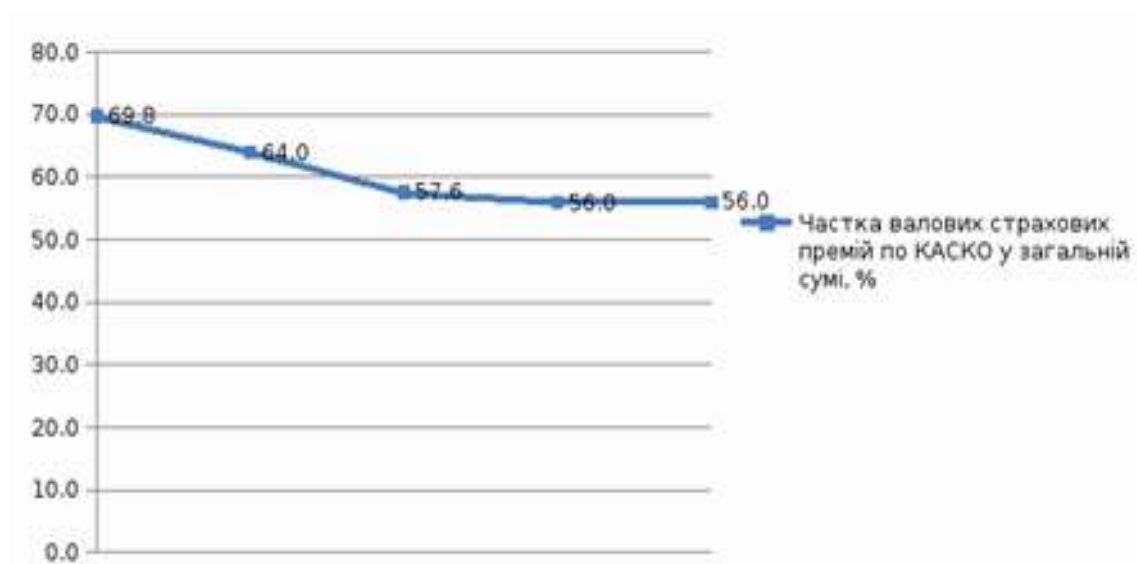


Рис. 2.3. Динаміка частки валових страхових премій протягом 2011-2015 рр.

Розглянувши діаграму 2.4, бачимо, що валові страхові виплати зменшувались протягом 2011-2015 років. Це пов'язано з фінансовою кризою в Україні, нестабільністю в політичній сфері, недостатністю у страхових компаній ліквідних інструментів, надмірною збитковістю діяльності деяких страховиків тощо. З 2014 почалося «пожвавлення» здійснення страхових

виплат. І у 2015 році вони становлять 1547,5 млн грн., але докризового рівня ще не досягнуто.

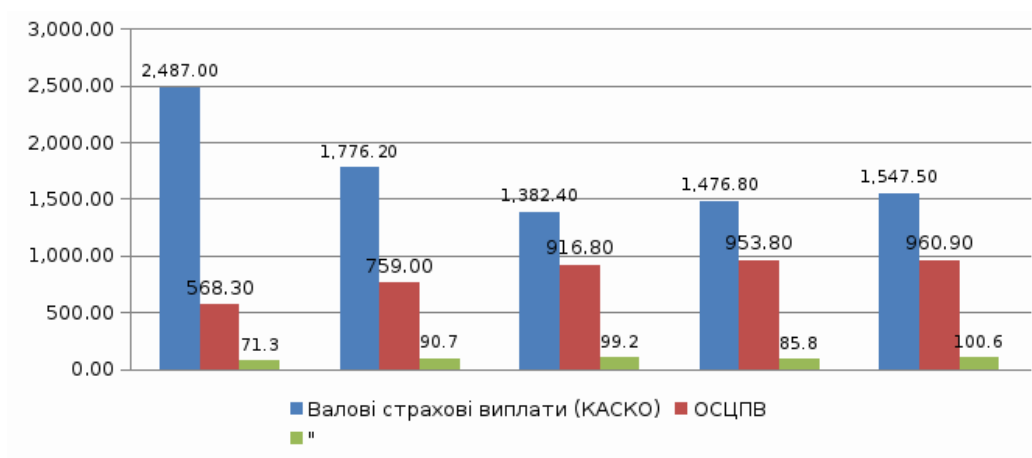


Рис. 2.4. Динаміка суми валових страхових виплат протягом 2011-2015

рр.



Рис.2.5. Динаміка частки валових страхових виплат протягом 2011-2015

рр.

На рисунку 2.5 спостерігаємо динаміку частки валових страхових виплат протягом останніх п'яти років. У 2011 році її значення було найбільшим – 79,5 %, у 2015 воно складає 59,3 %.

Щодо обсягу чистих страхових премій, то він становив 3270,4 млн грн., а обсяг чистих страхових виплат становив 1514,4 млн грн. Зростання надходжень чистих премій свідчить про збільшення кількості укладених договорів, і розглядається як позитивний чинник, адже означає, що довіра населення до страхових компаній підвищується.

Структура валових страхових премій та валових страхових виплат у секторі автострахування представлена на рисунках 2.6 і 2.7.

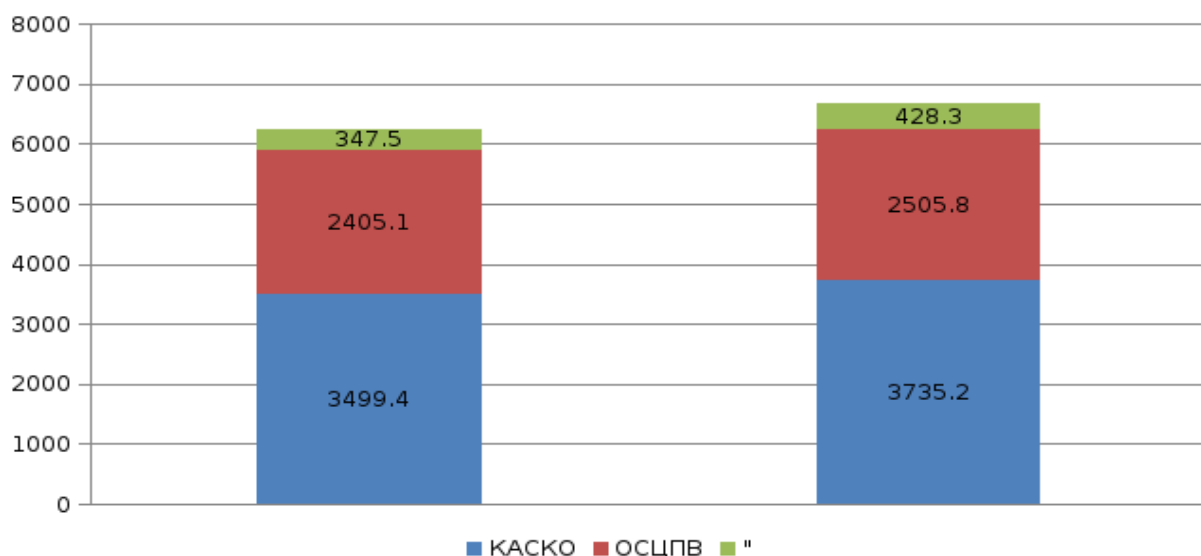


Рис. 2.6. Структура страхових премій у секторі автострахування станом на 31.12.2014 та 31.12.2015 (млн грн)

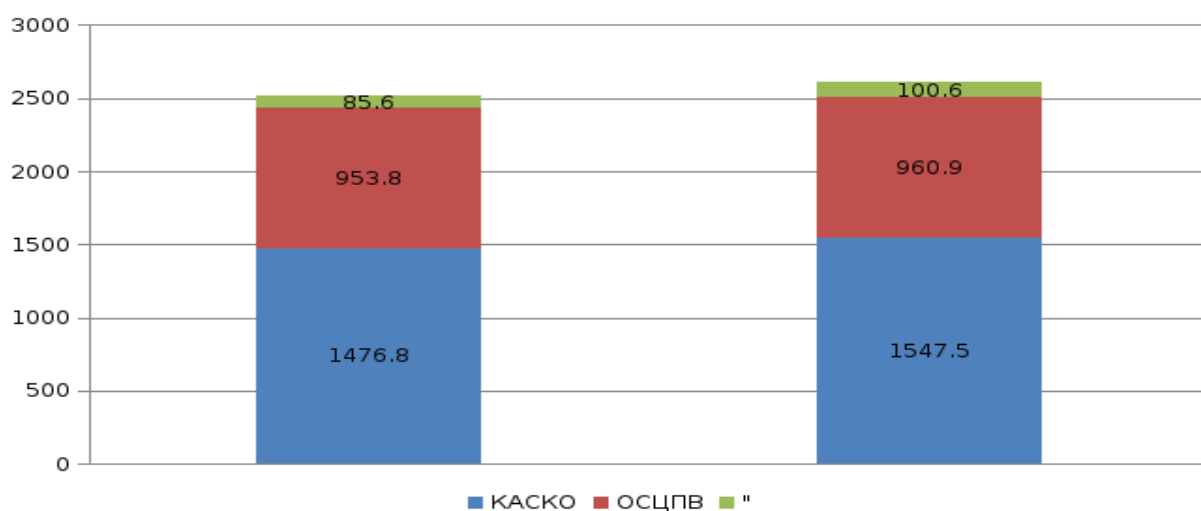


Рис. 2.7. Структура страхових виплат у секторі автострахування станом на 31.12.2014 та 31.12.2015 (млн грн).

Як бачимо з табл. 2.1. лідерами у страхуванні КАСКО є такі компанії: АХА Страхування, Українська страхова група, УНІКА. У портфелі страховиків страхування КАСКО займає велику питому вагу.

Таблиця 2.1

Топ-20 страхових компаній зі страхування авто-каско у 2015 році

Страхові компанії	Премії, тис. грн.	Виплати, тис. грн.	Рівень виплат, %
АХА СТРАХУВАННЯ	508836,0	265899,0	52,3
УКРАЇНСЬКА СТРАХОВА ГРУПА	343033,7	167083,6	48,7
УНІКА	268265,2	123577,1	46,1
ІНГО УКРАИНА	193738,0	98892,0	51,0
АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ	146943,2	56684,4	38,6
PZU УКРАЇНА	134805,4	56956,8	42,3
ПРОВІДНА	117865,1	60485,3	51,3
БУСО	109012,9	19932,1	18,3
ЕКСПРЕС СТРАХУВАННЯ	99646,9	25453,7	25,5
АЛЬФА СТРАХУВАННЯ	94786,3	38309,7	40,4
УНІВЕРСАЛЬНА	85779,0	29752,0	34,7
ПРОСТО-СТРАХУВАННЯ	82062,1	34142,9	41,6
ТАС СГ	75512,3	44888,8	59,5
ГАРАНТ-АВТО	75450,9	39908,4	52,9
АСКА	68055,0	32901,5	48,4
УПСК	66154,4	21054,2	31,8
Віді - СТРАХУВАННЯ	53668,3	23931,9	44,6
КНЯЖА	48280,6	32378,1	67,1
КРАЇНА	47088,0	17431,0	37,0
QBE УКРАЇНА	46223,3	22402,2	48,5

За даними [2]

Здійснивши аналіз страхових полісів, що пропонуються трьома лідерами у сфері страхування авто-КАСКО, можна зробити наступні висновки:

- «Повне КАСКО» набуває більш широкої популярності і поширеності;
- Пропонуються певні додаткові переваги, такі як: відшкодування витрат на евакуацію пошкодженого авто внаслідок страхового випадку з місця ДТП до місця зберігання або ремонту, але в межах певного ліміту у грошовому виразі та не більше 2-3 разів на рік;
- Можлива відсутність обмеження щодо грубих порушень Правил дорожнього руху (пропонує СК «Українська страхова група»);
- Страхова сума не зменшується на суму виплаченого відшкодування (АХА Страхування) тощо.

Варто зазначити, що кожна із досліджуваних компаній може запропонувати певні комплексні програми страхування, наприклад, «АвтоКАСКО 3 в 1» чи «Щасливе КАСКО», де в комплексі пропонуються послуги: Сутність цих програм в тому, що в комплексі пропонуються наступні послуги:

- Страхування водія та пасажирів;
- Повне страхування авто;
- Добровільна автоцивілка.

Також страхові компанії практикують впровадження нової програми страхування наземних автотранспортних засобів від електричних та/або механічних поломок. Така програма має назву «Choice». Згідно неї страховим випадком є електричні та механічні поломки: поломки транспортного засобу, його складових частин, вузлів, агрегатів, деталей, окрім поломок, що сталися внаслідок подій, що призвели до повного або часткового припинення функціонування транспортного засобу. Тобто, мається на увазі те, що при виході з ладу будь-якої складової автомобіля (в залежності від обраного пакету), страхова компанія відшкодує витрати на заміну цієї деталі та ремонту. Це стосується навіть найдорожчих агрегатів автомобіля – трансмісії та двигуна.

Засоби, які приймаються на страхування від механічних та/або електричних поломок – ті, які придбані на території України, зареєстровані в ДАІ і були в експлуатації не більше 10 років, або ті, що мають пробіг не більше 160000 км із дати першої реєстрації. При виплаті страхового відшкодування франшиза не застосовується. Диференціація вартості такої послуги залежить від об'єму двигуна, строку експлуатації автомобіля та пробігу.

Унікальна послуга пропонується СК «Українська страхова група», а саме програма «Перший страховий випадок». При оформленні договору страхування КАСКО сплачується тільки 75% страхового платежу. Дія полісу триває 1 рік, але вона припиняється після настання першого страхового випадку, про який заявлено до страхової компанії. В разі настання страхової події, страхова компанія виконує взяті на себе зобов'язання за полісом, після чого договір вже не діє.

Для укладення договору страхування, треба звернутись до компанії і надати:

- заяву на страхування (заповнюється в офісі компанії)
- паспорт, ідентифікаційний код
- посвідчення водія
- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу
- транспортний засіб для огляду.

Для прикладу розрахуємо вартість полісу КАСКО за тарифікатором КАСКО від СК «Українська страхова група»

Якщо вартість легкового автомобіля складає приблизно до 15 000 \$, тоді страховий тариф дорівнюватиме 5,8.

а) Наступним кроком стане припущення щодо періоду експлуатації автомобіля – від 5 до 6 років, а надбавка до страхового тарифу буде в розмірі коефіцієнту 1,09.

б) Далі обираємо повне каско з відповідним коефіцієнтом 1.

в) Час дії договору становить 12 місяців - коефіцієнт 1.

г)Щодо порядку сплати страхового платежу - вибираємо 3 платежі рівними частинами з відповідним коефіцієнтом 1,07.

г)Територією дії договору є Україна (коефіцієнт 1).

д)Франшиза 0,5% по ризикам пошкодження та 5% по викраденню - коефіцієнт 1 (чим менша обрана франшиза, тим більший коефіцієнт; при нульовій франшизі коефіцієнт 1.4, а при франшизі 10%/10% коефіцієнт 0.65). Якщо франшиза не враховується при пошкодженні виключно скляних деталей, то встановлюється додатковий коефіцієнт 1,04.

Вибираємо виплату страхового відшкодування з врахуванням зносу - коефіцієнт 1 (без врахування зносу коефіцієнт збільшується).

е)Найменший вік водіїв, допущених до керування - 21 рік та вибираємо опцію «будь-який найменший стаж водіїв, допущених до керування», що відразу підвищує коефіцієнт до 1,2.

є)Наступне - особистий характер використання транспортного засобу з коефіцієнтом 1 (а при використанні як таксі коефіцієнт буде 2).

ж)Бонус-малус вибираємо Б0 з коефіцієнтом 1 (а при Б1 - 0.9, Б2 -0.85, Б3 - 0.8 і Б4 - 0,75). Вибираємо зону 1 - місто Київ з коефіцієнтом 1 (зона 2 - коефіцієнт 1, зона 3 - 0.95, зона 4 - 0.9).

Страховий тариф отримуємо шляхом множення всіх відповідних коефіцієнтів: $5,8 * 1,09 * 1 * 1 * 1,07 * 1 * 1 * 1,04 * 1 * 1,2 * 1 * 1 * 1 = 8,44 \%$

Таким чином, за даним договором згідно з тарифіктором КАСКО СК «Українська страхова група» тариф буде в розмірі 8,44 % від страхової суми.[3]

2.2. Аналіз структурних складових автотранспортного страхування

КАСКО (від іспанського «casco» - корпус, шолом) - страхування автомобілів або інших транспортних засобів від збитків, розкрадання, викрадення.

Договір страхування КАСКО давно став необхідною умовою спокійного життя будь-якого автовласника. Згідно договору КАСКО відшкодуванню підлягає будь-який збиток, який нанесено автомобілю в результаті ДТП, угону, протиправних дій третіх осіб і інших несприятливих обставин.

Страхові ризики, які покриває договір страхування КАСКО:

-ДТП - дорожньо-транспортна пригода (зіткнення, наїзд, переверот, падіння транспортного засобу).

На превеликий жаль, від виникнення ДТП не рятує хороший стаж водіння й розмірена їзда. Цей ризик спровокувати можуть незалежні фактори: новачок на дорозі або навпаки - лихач. Мало того, під ризик ДТП підпадає і зіткнення з деревом або іншою перешкодою.

-Пожежа - неконтрольоване горіння, як зовнішнє, так і таке, яке виникло в результаті самозаймання.

Займання автомобіля може виникнути через палаючий поруч автомобіль. Такі випадки нерідко відбуваються в Києві, при цьому вчасно загасити пожежу дуже складно. За статистикою, після спалаху автомобіль не підлягає ремонту.

-Стихійне лихо - зовнішня дія природних явищ (удар блискавки, буря, шторм, ураган, злива, град, сильний снігопад, землетрус, обвал, зсув, паводок, повінь тощо).

-Падіння предметів, попадання каміння - зовнішній вплив на транспортний засіб сторонніх предметів, (викид каменів або інших твердих предметів з-під коліс транспорту, самовільне падіння предметів).

-ПДТО - протиправні дії третіх осіб (розкрадання деталей та додаткового обладнання, пошкодження скла і т.д.).

-Угон - незаконне заволодіння транспортним засобом шляхом крадіжки, грабіжу, розбійного нападу.

На вартість страховки КАСКО впливають такі фактори:

-Стаж водіння і вік водія.

Чим більший стаж водіння і вік людини, тим тариф буде привабливіший.

Якщо в договір включає кількох людей, тариф буде розраховуватися виходячи з найменшого віку і стажу.

-Додаткові послуги.

Наприклад, можна отримати послуги евакуатора без обмежень за сумою та оплату незалежної експертизи.

-Умови ремонту автомобіля.

Можна обрати СТО на якому буде проходити ремонт автомобіля. Це може бути дилерська СТО або рекомендована страховиком. При укладанні договору, можна уточнити у менеджера зі страхування, чи входить до списку рекомендованих станцій потрібна для СТО.

Величина франшизи.

Франшиза - це частка власної участі страхувальника у відшкодуванні збитку.

Франшиза буває умовна і безумовна. Безумовна встановлюється кожною компанією індивідуально, наприклад, в “АСКА” – це 1% (раніше було 2%), в “Оранті” – 0,5%, в СК “СКІФ” – 1% від страхової суми.

Умовна франшиза відрізняється від безумовної тим, що вона діє в добровільній формі, і її розмір узгоджується зі страхувальником в кожному конкретному випадку. Страхові компанії разом з встановленням умовної франшизи встановлюють пільгові знижки зі страхового платежу. Наприклад, в “Оранті” розмір страхового платежу зменшується на 1% за кожні 0,1% умовної франшизи, в “АСКА” і “СКІФ” розмір страхового платежу зменшується на 0,5% за кожні 0,1% умовної франшизи.

Мета франшизи – зменшити аварійність застрахованого об'єкту, змусити страхувальника більш відповідально ставитись до керування транспортним засобом.

Період дії договору страхування КАСКО: від 15 днів до 1 року.
Територія дії договору страхування КАСКО: Україні. Для того укласти договір страхування, страхувальник повинен написати заяву на страхування транспортного засобу.

Для отримання страхового відшкодування подаються такі документи:

- заява про виплату страхового відшкодування;
- договір страхування;
- страховий акт;
- довідка дорожньо-патрульної служби про ДТП із зазначенням прізвища особи (осіб), які постраждали при цьому та особи (осіб), які винні у скоєнні ДТП та витяг із протоколу про обставини ДТП (рішення);
- потрібна кількість фотокарток пошкодженого транспортного засобу (їх надання є обов'язковим, коли страховий випадок і ремонт автотransпортного засобу відбулися за межами України);
- довідка сейсмологічної служби про стихійне лихо;
- довідка слідчих органів про викрадення;
- документ, що посвідчує правонаступництво особи, яка звернулась за страховим відшкодуванням (у разі смерті страхувальника);
- Свідоцтво про смерть (завірену копію) в разі смерті страхувальника;
- Акт товарознавчої експертизи про розмір збитків чи рахунок сервісного центру про розмір необхідних затрат на відновлення;
- інші документи в разі необхідності.

Вибір сервісної станції страхувальник повинен узгодити зі страховиком, в іншому разі страховик має право переглянути розмір страхового відшкодування.

Страхове відшкодування виплачується протягом трьох робочих днів після прийняття страховиком рішення про виплату страхового відшкодування.

Страхове відшкодування не виплачується, якщо:

- страхувальник здійснив умисні дії, спрямовані на заподіяння збитків чи скоєння злочину;
- збитки виникли у зв'язку з тим, що страхувальник керував транспортним засобом у стані алкогольного, токсичного чи наркотичного сп'яніння чи не мав посвідчення на право керування засобом транспорту;
- про страхову подію не було заявлено вчасно та у встановленому

порядку; і це не дає можливості визначити причину та розмір збитків;

- якщо збитки були заподіяні в момент, коли транспортним засобом керувала довірена особа, яка не є членом сім'ї страхувальника;

- якщо збитки повністю відшкодовано особою, відповідальною за заподіяну шкоду;

- у випадку невиконання обов'язків, які передбачені правилами, при наявності страхового випадку не пред'явив документів, необхідних для прийняття рішення про виплату страхового відшкодування.

В рейтингу страхових компаній, які займаються КАСКО, перше місце займає АХА СТРАХОВАНИЕ.

Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів існує у двох формах обов'язковій і добровільній.

В Україні придбання Автоцивілки (ОСЦПВВНТЗ) стало обов'язковим після вступу в силу Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 1 липня 2004 року. Тарифи встановлює держава.

На сьогоднішній день, існує єдиний продукт обов'язкового страхування цивільної відповідальності (Автоцивілка).

Дія поліса поширюється на будь-якого водія, що керує транспортним засобом.

Безумовна франшиза 510 гривень. При бажанні можна оформити поліс Добровольного страхування цивільно-правової відповідальності (ДЦВ), тим самим підвищивши ліміт на суму від 10 000 гривень до 500 000 гривень і отримати нульову франшизу по Автоцивілці.

У зв'язку зі скасуванням довіреності для управління автомобілем, достатньо мати при собі техпаспорт, водійські права відповідної категорії, ключі та страховку.

Купуючи Автоцивілку, менеджер видає Європротокол.

Вартість Автоцивілки залежить від таких параметрів:

- тип транспортного засобу: об'єм двигуна, вантажопідйомність,

пасажиромісткість;

- місто реєстрації транспортного засобу;
- сфера експлуатації транспортного засобу (таксі, прокат).

В цілому, вартість продукту встановлюється і регулюється Держфінпослуг України.

Процедура оформлення Автоцивілки:

Для оформлення поліса, необхідно мати при собі наступні документи: паспорт, ідентифікаційний код (ПІН), техпаспорт. Обов'язковим етапом оформлення поліса, є заповнення заяви на страхування. Форму заяви видає безпосередньо менеджер. Автоцивілка складається з самого поліса, спеціального знака, який клеїться на лобове скло і Європротоколу.

Європротокол застосовується: у разі настання ДТП, якщо обидва водії не мають жодних претензій один до одного, при відсутності алкогольного, наркотичного сп'яніння, і якщо на місці події немає поранених або загиблих, учасники ДТП мають можливість і право заповнити Європротокол. [11]

Бланк Європротоколу складається з двох аркушів, оригіналу та копії. При заповненні оригіналу, текст копіюється на другий лист (копію). Ні в якому разі, не заповнюються ці два аркуші окремо. Їх можна роз'єднати лише після повного заповнення Європротоколу і після того як обидва водії розпишуться.

Структура оформлення ДТП по Європротоколу.

Європротокол заповнюється водіями причетними до ДТП. Європротокол може оформлятися одним з водіїв тільки у випадку, якщо оформлення ДТП здійснювалося співробітниками міліції.

При ДТП заповнюється один бланк Європротоколу.

Європротокол необхідно заповнювати від руки кульковою ручкою, розбірливо, чітко. Вибір колонки (синьої або жовтої) не має значення.

Виправлення в бланку заборонено. Якщо допущено помилку, заповнюється новий документ.

Інструкції щодо заповнення.

- У пунктах 1,2 заповнюється дата і місце події.

- У пунктах 3,4 як ствердна відповідь проставляється «Х».
- У пункті 5, заповнюється інформація про свідків ДТП. Бажано прізвища та контакти. Якщо свідків не було, у графі прописується «відсутні».
- У пункті 6, повинна міститися інформація про страхувальника (власник поліса).
- В 7 пункті, пишеться інформація про транспортний засіб, на підставі техпаспорта і поліса ОСЦПВ, при цьому дані мають збігатися.
- У пункті 8, необхідно вказувати дані Вашого поліса. Назва страхової компанії, номер поліса. Питання «Чи покриває поліс шкоду транспортного засоба?», Мається на увазі наявність поліса КАСКО.
- У пункті 9, заповнюється інформація безпосередньо про водія.
- У 10 пункті, необхідно вказати напрямок і місце першого контакту.
- В 11 пункті, коротко зазначається інформація про видимі пошкодження транспортного засобу.
- У пункті 12 (обставини), у форматі анкети заповнюються комірки символами «Х». Наприкінці вказується загальна кількість позначених «Х»-ми пунктів.
- У 13 пункті, ілюструється схема ДТП. Стрілками вказується напрямок руху, розташування автомобілів на момент ДТП. Для зображення окремих смуг, перехресть та вулиць, використовуються позначки «⌋», «⌋⌋», «⇐».
- У 14 пункті, при необхідності учасник ДТП може написати свої особисті додаткові примітки.
- У 15 пункті, обидва водії ставлять свої підписи.

При виниклому ДТП, бажано по можливості сфотографувати обидві машини і місце події. Згодом ці фотографії Ви подаєте страховикові разом з повідомленням про подію ДТП.

Якщо вже використано Європротокол, то потрібно звернутися в свою страхову компанію, для отримання ще одного екземпляра європейського ноу-хау.

Вартість добровільного страхування цивільно-правової відповідальності

залежить від таких чинників:

- тип транспортного засобу: об'єм двигуна, вантажопідйомність, пасажиромісткість;
- ліміт відповідальності;
- тривалість дії договору;

При укладанні договору ОСЦПВВНТЗ страхувальнику присвоюється клас залежно від частоти страхових випадків, які виникли з його вини. Якщо договір укладається вперше, страхувальникові присвоюється клас 3. Залежно від кількості страхових випадків, які виникли в період дії попередніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності при укладанні з ним такого договору на новий строк, застосовується підвищуючий коефіцієнт страхового тарифу з присвоєнням більш низького класу до найнижчого – М чи з урахуванням безаварійної експлуатації транспортного засобу та при відсутності страхових випадків, які виникли з вини страхувальника, - понижаючий коефіцієнт з присвоєнням більш високого класу.

Крім того, страхові компанії застосовують інші типи коригувальних коефіцієнтів, що в кінцевому підсумку суттєво впливає на величину страхового платежу. Але максимальний розмір страхового платежу з урахуванням коригувальних коефіцієнтів типів II-IV не може перевищувати більше ніж у три рази або бути меншим ніж 50% базової ставки, до якої застосований коригувальний коефіцієнт 1.

Страхування вантажів являє собою сукупність видів страхування, що передбачають обов'язки страховика по страхових виплатах у розмірі повної або часткової компенсації збитку, заподіяного об'єкту страхування.

Об'єктом страхування є майнові інтереси особи, пов'язані з володінням, користуванням, розпорядженням вантажем, внаслідок пошкодження або знищення (пропажі) вантажу (товару, багажу або інших вантажів), незалежно від способу його транспортування.

Страхувальниками є власники майна або інші особи, які хоча й не є власниками, але правомірно володіють майном;

Договір страхування вантажів під час перевезення укладається з таких причин:

- щоб забезпечити захист від фінансових втрат, що виникли через псування вантажу, його розкрадання, поломки, неприймання всієї або частини партії, збитку, заподіяного під час транзитного перевезення;
- щоб забезпечити захист від фінансових претензій, які можуть бути висунуті проти власника товару на борту судна у випадку декларованої загальної аварії, коли самому товару збиток не заподіяний.

Договір страхування може укладатися на основі письмової заяви страхувальника. Тариф премій за страхування вантажів, як правило, розраховуються страховиками самостійно і залежить від інформації, що міститься в заяві страхувальника про укладання договору страхування вантажів, а саме:

- виду вантажу (точна назва, тип пакування, число місць та вага);
- виду транспортного засобу (наприклад, при морському перевезенні – назва судна, тип побудови, тоннаж);
- спосіб відправки вантажу (в трюмі, палубі, навалом, насипом, наливанням, у контейнерах);
- маршруту (пункту відправлення, перевантаження, призначення);
- вартості вантажу;
- типу обсягу страхової відповідальності (умов страхування). Цікавим є те, що українські страхові компанії додержують такої думки: найбільшою є ймовірність крадіжки вантажу, а найменшою – ймовірністю його загибелі під час аварії.

Питання про те, яка зі сторін, відповідно до умов міжнародних торговельних угод, - покупець чи продавець - повинна здійснити страхування вантажів, розглядається і вирішується під час укладання цих угод.

Якщо укладається договір страхування вантажів, то настають серйозні зміни в оцінці ризику. Страхувальнику не доведеться враховувати у своїй діяльності величину, про яку він має не зовсім чітке уявлення. Невизначений

ризик перетворюється у визначену премію.

При прийманні вантажу вантажоодержувач зобов'язаний відшкодувати перевізнику всі витрати, зроблені ним за рахунок відправника, а у разі загальної аварії внести аварійний внесок або надати надійне забезпечення. На підставі заставного права перевізник до сплати відповідної суми може затримати видачу вантажу.

2.3. Аналіз критерій оптимальності автотранспортного страхування

Ринок автострахування (біля 70%) зростає в основному за рахунок розвитку автокредитування. 550-600 тис. машин – межа продажу в Україні, при цьому маржа у продавців авто близько 30% [4, 21]. Збільшення кількості транспортних засобів – основний стимулюючий фактор щодо розвитку ринку автострахування. Зростання попиту з боку фізичних та юридичних осіб в основному відбувається за рахунок кредитування, а підвищення рівня якості страхових послуг можливе за рахунок жорстких заходів регулятора в першу чергу належних вимог до якості активів страховиків.

Фінансово-економічна криза зробила негативний відбиток у функціонуванні цієї діяльності, оскільки банки не надавали кредитів ні фізичним, ні юридичним особам, що призупинило автокредитування. Багато страхових компаній понесли значні збитки. Проте, зараз ситуація змінюється в кращу сторону, адже банки відновили свою діяльність по наданню кредитів, що відповідно призвело до відродження автострахування.

Зараз в Україні послуги з автострахування пропонує понад 270 страхових компаній, серед них є: АХА, Українська Страхова Група, УНІКА (Кредо-Класік), Оранта, Дженералі Гарант, Альфа Страхування, ПЗУ Україна, Провідна, Європейський Страховий Альянс, Наста, Індіго, Омега, Брокбізнес та інші. Вони активно впроваджують інформаційні технології та системи для

покращення своєї роботи, а також щоб клієнти правильно розуміли і могли користуватись тією чи іншою інформацією. Так, інтернет-зв'язок з підрозділами застосовують у 63,6% фірм; автоматизовані системи обліку договорів, страхувальників, об'єктів, виплат, відшкодувань та страхові калькулятори – 59,1%; власне програмне забезпечення – 50%; системи оперативних взаєморозрахунків з колегами (перестраховування, співстраховування) – 36,4%; стандартні програми – 36,4%; зв'язок системи з call-центром та Інтернет-продажами – 27,3% [5]. В окремих компаніях впроваджено call-центр та страхову облікову систему з CRM, цифровий call-центр з IP-телефонією та можливістю фіксації всіх телефонних переговорів, тендерний Інтернет – майданчик для вибору найкращого страховика при страхуванні автомобіля та майна фізичними особами. Ці нововведення значно підвищують якість роботи страхових компаній [5, 21].

Водночас, ухилення автовласників від укладення договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів пов'язане з низьким рівнем довіри до страховиків. І така недовіра в багатьох випадках є виправданою. Адже загальновідомо, що на сьогодні для переважної більшості страховиків обов'язкове автострахування цивільної відповідальності не є прибутковим. А враховуючи те, що страхування це, насамперед, бізнес, то природно, що кожний страховик намагається мінімізувати свої витрати, зокрема, за рахунок зменшення страхових виплат саме за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [6]. Для цього страховики цілком законно використовують формальні приводи, пов'язані з неналежним виконанням страхувальником договірних зобов'язань без поважних на те причин. Вони посилаються на несвоєчасне повідомлення страхувальником про страховий випадок, неподання чи несвоєчасне подання деяких із передбачених полісом документів, необхідних для здійснення страхової виплати тощо. Як правило, у таких випадках усі

намагання страхувальників змусити страховика здійснити страхову виплату, зокрема в судовому порядку, будуть марними.

До речі, подібні проблеми зі страховими виплатами за договорами автоКАСКО для багатьох автовласників серед стримувальних чинників при прийнятті рішення про страхування свого авто. А ще – вартість страхування автоКАСКО, тарифи на яке останнім часом зросли у більшості страхових компаній [6]. Такі страховики запевняють, що підвищення тарифів економічно обґрунтоване. Враховуючи рівень аварійності на українських автодорогах, їм важко не повірити. Страхові компанії стурбовані цим фактом. Фактично страховики платять страхове відшкодування за незнання клієнтами правил дорожнього руху. Вже сьогодні окремі компанії пропонують для своїх клієнтів додатково у подарунок – навчання на курсах з водіння авто.

Серед причин низького рівня розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні експерти визначили: відсутність контролю з боку держави за дотриманням автовласниками чинного законодавства; відсутність штрафних санкцій; невисока страхова культура автовласників; менталітет; відсутність довіри до страховиків; низька платоспроможність автовласників. Багато експертів вважає, що саме недовіра до страховиків негативно впливатиме на розвиток всього ринку автострахування у найближчі 2 роки. Вже сьогодні страховики також замислюються над необхідністю виділення хоча б до 1% валових витрат на боротьбу зі страховим шахрайством.

Щоб укласти якомога більше договорів по автострахуванню деякі страховики застосовують різноманітні прийоми: нестандартні програми автострахування з франшизою 0%, якісний сервіс, розгляд справ до 1 тижня, наявність автомобіля-замінника, можливість компромісних виплат, страхування без урахування амортизаційного зносу авто до 5 років, відшкодування без підтверджуючих документів при розмірі збитку до 6% страхової суми, зменшення на другий рік розміру страхового платежу до 40%, підтримка в дорозі (евакуатор, готель, квитки).

Щоб зробити якісну оцінку автострахування в Україні, необхідно розглянути обсяги надходжень і виплат валових премій зі страхування наземного транспорту. Отже, зменшення надходжень валових премій зі страхування наземного транспорту (КАСКО) пов'язане із переглядом старховиками тарифів на КАСКО, які в середньому зросли на 40%, в ситуації, коли платоспроможність населення залишається достатньо низькою. Обсяг валових виплат при страхуванні наземного транспорту (КАСКО) за січень – червень 2016 року становив 949,7 млн. грн., що на 28,7% менше, ніж за аналогічний період 2015 року; розмір валових виплат при страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів („Автоцивілка”) становив 353,1 млн. грн., що на 43,2% більше, ніж за відповідний період 2015 року. [7].

Рівень валових виплат зі страхування наземного транспорту (КАСКО) станом на 30.06.16 року становив 57,1% (станом на 30.06.15 – 73,0%), при страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів („Автоцивілка”) – 45,9% (станом на 30.06.15 – 54,1%).

Станом на I півріччя 2016 року: при страхуванні наземного транспорту (КАСКО) розмір чистих страхових премій становив 1 426,8 млн. грн., при страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів („Автоцивілка”) – 753,7 млн. грн.; при страхуванні наземного транспорту (КАСКО) розмір чистих страхових виплат становив 912,2 млн. грн., при страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів („Автоцивілка”) – 352,8 млн. грн. Станом на I півріччя 2016 року розмір валових страхових виплат за страхування наземного транспорту (КАСКО) становив 2487 млн. грн., що у відсотковому співвідношенні дорівнює 64%. Частка валових страхових премій автострахування (КАСКО, «Автоцивілка») за 2016 рік в цілому становила 5318,8 млн.грн. (або 26%).

Щоб вирішити проблему, яка панує зараз у сфері автострахування, страховикам необхідно забезпечити належний сервіс, супровід договору, максимально можливе спрощення процедури оформлення документів, що підтверджують факт настання страхової події, повне вирішення питань згідно договору, поради кваліфікованих фахівців. Необхідно передбачити участь фінансового посередника при наданні допомоги під час врегулювання збитків, а не лише при укладанні договору.

Основними критеріями сучасного ринку автотранспортного страхування України є:

- зменшення попиту на послуги автострахування з боку потенційних страхувальників. Загальний обсяг укладених договорів з автострахування у вартісному вираженні у I кварталі 2016 року був менший за аналогічний період 2015 року на 74 млн. грн.;
- зростання виплат страхових сум та підвищення збитковості процесів страхування внаслідок підвищення темпів росту страхових виплат при зниженні темпів росту страхових премій, що призводить до погіршення загального стану забезпеченості страховиків насамперед ліквідними активами, які забезпечують формування страхових резервів. На це вказують показники валових страхових виплат та рівня виплат;
- відсутність якісної статистичної інформації в страховому секторі;
- недосконалість законодавчого регулювання у сфері авто страхування, недостатня відповідність чинних нормативно-правових актів вимогам сьогодення та європейських стандартів;
- низький рівень послуг, що надаються окремими страховиками та наявність випадків шахраювання.

Серед причини низького рівня розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні експерти визначили:

- відсутність дієвого контролю з боку держави за дотриманням автовласниками чинного законодавства (необов'язковість перевірки органами

ДАІ наявності полісів у власників транспортних засобів);

- відсутність штрафних санкцій;
- невисока страхова культура автовласників (низький рівень обізнаності в питаннях страхування цивільно-правової відповідальності);
- менталітет;
- відсутність довіри до страховиків (велика кількість страховиків – учасників страхування цивільної відповідальності членів МТСБУ);
- низька платоспроможність автовласників;
- безвідповідальна позиція в цьому питанні з боку МТСБУ.

Розглянемо шахрайство в деяких видах автотранспортного страхування.

Шахрайство при проведенні страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів характеризується значним рівнем збитковості. Але підвищена збитковість пов'язана не лише з великим рівнем аварійності на дорогах, а і з тим, що даний вид страхування перебуває під постійною увагою різноманітних шахраїв. За статистикою від 8% до 20% страхових сум в страхуванні цивільної відповідальності автовласників щороку виплачується за шахрайськими позовами. Як правило, шахрайства представляються двома способами:

- нсценування страхового випадку за допомогою двох автомобілів з отриманням страхового відшкодування за полісом страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (до схеми залучаються окрім страхувальників і працівників компанії, працівники органів поліції);
- реалізація фальшивих полісів за системою “Зелена картка”.

В першому випадку схема проведення шахрайської операції виглядає таким чином. Створюється кримінальна група, до якої входять працівники органів поліції та експерти оцінювачі. Бажано мати співучасників і в ремонтних майстернях, що обслуговують замовлення страхової компанії, яка видала страховий поліс. Група інсценує ДТП. Винуватцем якого визначають власника

застрахованого автомобіля. Постраждалий автомобіль, як правило, належить до високо коштовних марок. Оформлюється протокол, в якому матеріальний збиток вказується більшим, ніж це було насправді. Далі експерти, фахівці з ремонту, оцінюють збиток і складають завищений кошторис витрат на ремонт. Кошторис оплачує страхова компанія.

Реалізація фальшивих полісів за системою “Зелена картка” достатньо часто трапляється на пунктах пропуску через кордон. Незважаючи на те, що поліс страхування “Зелена картка” є документом суворої звітності мають місце випадки зникнення великої кількості справжніх полісів зі страхових компаній або вдалі їх підробки.

Шахрайство при проведенні страхування авто каско при страхуванні авто ще більше, ніж при страхуванні відповідальності власників транспортних засобів. За експертними оцінками понад 70% усіх страхових шахрайств припадає на автострахування.

Найбільш поширеними є наступні види шахрайських операцій:

- викрадення власного транспортного засобу за допомогою третіх осіб з метою отримання страхового відшкодування (даний ризик є найбільш загрозливим для страховиків, тому деякі українські компанії відмовляються страхувати дорогі автомобілі або застосовують підвищений розмір страхових тарифів і франшизи);
- пограбування власного автомобіля за допомогою третіх осіб;
- інсценування страхового випадку зі смертю водія або пасажирів з метою отримання страхового відшкодування за автомобіль, так і страхової суми за водія або пасажирів;
- страхування автомобіля на завищену страхову суму (в цьому виді шахрайства має місце співпраці страхувальника і представника компанії, який здійснює оцінку автомобіля);
- завищення вартості відновлювального ремонту (за домовленістю з сервісним центром);
- завищення вартості запчастин і вузлів при здійсненні

відновлювального ремонт (за домовленістю з сервісними центрами);

- перебивання номерних агрегатів на автомобілях, що потрапили до ДТП (заміна таким чином нових вузлів на старі);

- страхування автомобілю одночасно в декількох страхових компаніях і інсценування страхового випадку.

Достатньо популярним стало шахрайство пов'язане зі страхуванням автомобілів придбаних у кредит. Схема виглядає так. Шахрай отримує кредит на 10 років і протягом першого року експлуатує автомобіль по максимуму (пробіг може складати більше 300 тис. км.), що є актуальним для таксі. Потім влаштовується ДТП з великими конструктивними поломками. Наприклад, машина згоріла і не підлягає ремонту. Оскільки умови співпраці банку і страхової компанії дуже жорсткі, страховик виплачує гроші в рахунок погашення кредиту.

Зараз в Україні достатньо важко вести боротьбу з шахраями, оскільки:

- в Кримінальному кодексі відсутнє поняття “страхове шахрайство”;
- правоохоронні органи долучаються до розслідувань лише у випадках, якщо має місце викрадення авто або розбійний напад;
- правоохоронні і митні органи не бажають ділитися інформацією зі страховими компаніями.

Супутнім видом шахрайства до страхування автомобілів і страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів може бути вимоги відшкодувати збитки завданні життю або здоров'ю третіх осіб постраждалих в ДТП, які були застраховані як пасажери. При цьому можуть видаватися довідки на лікування на завищеній сумі.

Одним із психологічних бар'єрів для сприйняття населенням соціальної значимості обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є те, що страхове відшкодування у декілька разів нижче за необхідне для ремонту автомобіля. Насамперед це пов'язано з тим, що у витрати на відновлювальний ремонт транспортного засобу враховується зношення для машин, строк експлуатації. Тобто більше

половини страхового відшкодування припадає на зношення. А для людини, яка розраховує на повне відшкодування збитку, пов'язаного з ремонтом транспортного засобу, така ситуація породжує невдоволення і недовіру до страхових компаній.

Отже, можна зробити висновок, що ринок автотранспортного страхування швидко розвивається. Але проаналізувавши страхові премії та виплати, то потрібно зазначити, що під час фінансової кризи стан ринку автострахування погіршився.

Також на ринок автотранспортного страхування впливають і інші проблеми. Такі як шахрайство, погано розвинене законодавство та інші.

Для України питання автострахування для населення є актуальним через незначну місткість внутрішнього страхового ринку. Українські законотворці пішли шляхом підвищення вимог з боку держави до іноземних перестраховиків.

Перші кроки з регулювання автострахування були здійснені 24 квітня 1996 року з затвердженням Кабінетом Міністрів України Положення «Про здійснення операцій з автострахування». В 2004 році новий Порядок та вимоги щодо здійснення операцій з автострахування у страховика (перестраховика) нерезидента було затверджено Постановою Кабінету Міністрів України № 124 від 4 лютого.

На сьогодні укладення страховиками договорів перестрахування за межами України із страховиками автострахування дозволяється тільки у разі, коли:

Законодавством країни, в якій зареєстрований страховик передбачений державний нагляд за страховою і перестраховою діяльністю;

Дотримання зазначених вимог підтверджує інформація у письмовій формі або у вигляді електронних даних, надана на звернення Національної комісії, що регулювання у сфері ринків фінансових послуг органом, який виконує функції нагляду за страховою і перестраховою діяльністю, або Міжнародною асоціацією органів нагляду за страховою діяльністю (IAIS).

Правовідносини обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності обов'язкового страхування регулюються спеціальним Законом № 1961.

Цей вид страхування цивільно-правової відповідальності («автоцивілка») здійснюється з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну осіб, які постраждали в результаті дорожньо-транспортної пригоди (далі — ДТП), і захисту майнових інтересів страхувальника (ст. 3 Закону № 1961).

При цьому обов'язок застрахувати свою відповідальність покладено на всіх власників транспортних засобів. Маються на увазі як фізичні, так і юридичні особи, які є власниками або законними володільцями (користувачами) наземних транспортних засобів на підставі права власності, права господарського відання, оперативного управління, договору оренди або правомірно експлуатують такі транспортні засоби на інших законних підставах (п. 1.6 Закону № 1961).

Експлуатація автомобіля в Україні без поліса страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів заборонена (п. 21.1 Закону № 1961). До речі, обов'язковість наявності такого поліса у водія автомобіля передбачено ще і ст. 16 Закону № 3353, а також п. 2.1 Правил дорожнього руху.

Акцентуємо увагу: наявності тільки картки, яку видають разом з полісом і яка розміщується на лобовому склі автомобіля, недостатньо! Обов'язково мати в автомобілі оригінал поліса (договору)!

Також, що контроль за наявністю у водіїв таких полісів здійснюють (п. 21.2 Закону № 1961):

— співробітники органів Державної прикордонної служби України при перетині кордону;

— співробітники Національної поліції у двох випадках: (1) при складанні протоколів про порушення Правил дорожнього руху і (2) при оформленні матеріалів ДТП.

Основні особливості договору «автоцивілки», які вам важливо знати:

а) як правило, такий договір укладається строком на 1 рік (не календарний, а просто 12 місяців). Договір на менший строк, але не менше 15 днів, можна укласти щодо автомобілів (п. 17.1 Закону № 1961):

— незареєстрованих — на час до їх реєстрації;

— тимчасово зареєстрованих — до моменту постійної реєстрації;

— зареєстрованих за кордоном — на час їх перебування на території України;

б) страхувальник має право обирати страховика на власний розсуд (п. 14.1 Закону № 1961);

в) обов'язкові ліміти відповідальності страховика з 19.02.2016 р. було збільшено (п. 1 розпорядження № 566):

— за шкоду, заподіяну майну потерпілих, — з 50 тис. грн. до 100 тис. грн. на одного потерпілого;

— за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих, — зі 100 тис. грн. до 200 тис. грн. на одного потерпілого;

г) якщо потерпілим є юридична особа, то їй відшкодовується тільки матеріальна шкода, заподіяна транспортному засобу (п. 22.2 Закону № 1961);

г) при настанні страхового випадку страховик має право виплатити страхове відшкодування як безпосередньо потерпілому, так і — за погодженням з ним — прямо на банківський рахунок станції технічного обслуговування (далі — СТО) (п. 36.4 Закону № 1961);

д) розмір франшизи при відшкодуванні шкоди, нанесеної майну потерпілого, не може перевищувати 2 % від страхової суми, у межах якої здійснюється відшкодування (п. 12.1 Закону № 1961). При відшкодуванні шкоди, заподіяної життю або здоров'ю потерпілого, франшиза не застосовується.

Страхувальник зобов'язаний за свій рахунок компенсувати потерпілому суму франшизи, якщо вона передбачена договором (п. 36.6 Закону № 1961)

Крім обов'язкового страхування ви можете додатково придбати страховий поліс добровільної форми страхування. Про нього піде мова в наступному підрозділі.

Страхова сума за «автоцивілкою» не завжди повністю покриває витрати на відновлення дорогих автомобілів. Тому страхові компанії нерідко пропонують додатково укласти договір добровільного страхування цивільної відповідальності (ДСАЦВ). Завдяки цьому виду страхування підприємство може серйозно збільшити суму, що компенсується страховою компанією в разі ДТП. При цьому, як і у випадку з ОСАЦВ, страхується відповідальність власника автомобіля перед третіми особами.

Але пам'ятайте: ДСАЦВ — не альтернатива ОСАЦВ, а доповнення до нього. Тобто поліс ОСАЦВ доведеться придбати в будь-якому разі.

Також поширеним видом добровільного страхування є КАСКО. Він включає страховий захист самого автомобіля від широкого діапазону ризиків (ДТП, угону, стихійного лиха, пожежі тощо). Проте КАСКО не включає страхування майна, що перевозиться, і відповідальності перед третіми особами.

Для бухгалтерського обліку страхових платежів важливі три складові: (1) напрям витрат, (2) дата їх визнання і (3) розмір.

Напрямок витрат. Відображення в бухгалтерському обліку страхових платежів залежить від напрямку використання застрахованого транспортного засобу.

Так, якщо автомобіль:

— безпосередньо надає транспортні послуги або використовується для інших виробничих і загальновиробничих цілей, то страховий платіж потрапляє до собівартості виробленої та реалізованої продукції (робіт, послуг) у складі інших прямих витрат (рахунок 23) або загальновиробничих витрат (рахунок 91);

— обслуговує адмінпарат підприємства, то відповідні витрати на його страхування включайте до складу адміністративних витрат (рахунок 92);

— забезпечує збутові функції підприємства, то таким страховим витратам місце у складі витрат на збут (рахунок 93);

— використовується для негосподарських цілей (наприклад, для волонтерської діяльності), то витрати на страхування відносять до інших витрат операційної діяльності (субрахунок 949).

Дата визнання витрат. Як правило, оплата страхових платежів здійснюється одноразово при укладенні договору за весь строк страхування.

У цьому випадку страхові платежі, перераховані авансом, спочатку показують за дебетом рахунка 39 «Витрати майбутніх періодів», а потім включають до собівартості або витрат тих періодів, до яких вони належать згідно з договором страхування (п.п. 9.2 П(С)БО 16).

Таким чином, момент визнання витрат визначається не датою сплати страхового платежу, а датою його нарахування згідно з договором страхування.

При цьому страхові платежі, які за датою нарахування потрапили до собівартості готової продукції, робіт, послуг, потраплять до витрат того періоду, в якому будуть визнані доходи від реалізації такої готової продукції, робіт, послуг.

Якщо дія договору страхування припадає на один звітний період (наприклад, міжнародний договір «Зелена карта» може укладатися на набагато коротший строк, ніж внутрішня «автоцивілка»), то у вас немає потреби застосовувати рахунок 39. Такій сумі пряма дорога «одноразово» на відповідний видатковий рахунок (Дт 23, 91, 92, 93, 949).

Облік розрахунків зі страхування ведуть на таких субрахунках рахунка 65:

— 654 «Розрахунки за індивідуальним страхуванням». На цьому субрахунку обліковують розрахунки зі страховими організаціями по індивідуальному страхуванню працівників підприємства (на підставі їх заяв у письмовій формі в разі добровільного страхування або за договорами в разі обов'язкового страхування);

— 655 «Розрахунки за страхуванням майна». Тут ведуть облік розрахунків зі страховими організаціями за страхуванням майна підприємства та майна його працівників.

Як бачимо, окремого субрахунку для «автоцивілки» Інструкція № 291 не передбачає. Тому підприємство має право самостійно відкрити окремий субрахунок (наприклад, 657) для обліку розрахунків за ОСАЦВ і ДСАЦВ. А ось для обліку страхових платежів за добровільним договором КАСКО цілком підійде субрахунок 655.

Аналітичний облік ведуть у розрізі страховиків за окремими договорами страхування.

Розмір витрат. Страхувальник здійснює страхові платежі на підставі договору, в якому прописано їх розмір, порядок та умови сплати. З 2015 року податковий облік базується на даних бухгалтерського обліку, тому з боку фіскалів особливо пильна увага приділятиметься первинним документам. Страховий поліс (договір страхування) і розрахункові (платіжні) документи будуть саме тими первинними документами, що підтверджують як власне факт здійснення таких витрат, так і їх розмір.

Нагадаємо: з 01.01.2015 р. об'єктом обкладення податком на прибуток є бухгалтерський фінансовий результат до оподаткування. При цьому високодохідні підприємства (з річним доходом більше 20 млн грн.) або малодохідні добровольці (з річним доходом, що не перевищує 20 млн грн.) додатково повинні коригувати фінрезультат на податкові різниці, перелічені у ст. 138 — 140 ПКУ.

Оскільки в цих статтях ПКУ немає жодного слова про податкові коригування щодо страхових платежів, податковоприбутковий облік не відрізнятиметься від бухгалтерського, незалежно від розміру річного доходу підприємства. Причому зауважте: порядок обліку таких витрат не пов'язаний з фактом використання застрахованого автомобіля в господарській діяльності. Отже, якщо автомобіль є «невиробничим», то витрати на його страхування все одно зменшуватимуть об'єкт обкладення податком на прибуток.

Для цілей податкового обліку страхових платежів не має значення форма страхування: добровільна чи обов'язкова

Нагадаємо також, що згідно з п.п. 196.1.3 ПКУ не є об'єктом обкладення ПДВ операції з наданням послуг страхування, співстрахування чи перестрахування особами, які мають ліцензію на страхову діяльність, а також пов'язаних з такою діяльністю послуг страхових (перестрахових) брокерів і страхових агентів. Тому не чекайте ані сплати ПДВ у таких платежах, ані, зрозуміло, податкового кредиту.

Отже, розглянемо ситуацію, коли страховка «спрацювала», тобто настав страховий випадок: підприємство зазнало збитків і має право на отримання страхового відшкодування. Звичайно, ця ситуація (ДТП, стихійне лихо тощо) — з усякого погляду подія неприємна. Виникає чимало організаційних питань: документування страхового випадку, оцінка збитків, отримання страхового відшкодування, здійснення ремонтних робіт тощо. Ну а перед бухгалтером, перш за все, ставиться завдання правильного відображення таких операцій в обліку. Про те, як це зробити, піде мова в цьому підрозділі.

Перш ніж описувати порядок обліку страхового відшкодування, розберемося з наслідками страхового випадку, у результаті якого автомобіль або (1) повністю знищений, або (2) пошкоджений частково та підлягає відновленню (ремонту).

Почнемо з гіршого випадку — автомобіль знищений.

Як зазначено в п. 6 П(С)БО 7, об'єкт ОЗ (у нашому випадку — автомобіль) визнається активом, якщо існує імовірність отримання в майбутньому економічних вигод від його використання. Якщо об'єкт перестає відповідати цьому критерію, наприклад, унаслідок знищення, то згідно з п. 33 П(С)БО 7 він підлягає списанню з балансу.

Для визнання непридатності ОЗ до використання, неефективності або недоцільності їх поліпшення (ремонту, модернізації тощо) керівником підприємства створюється постійно діюча комісія. Така комісія (п. 41 Методрекомендацій № 561):

- здійснює безпосередній огляд об'єкта, що підлягає списанню;
- установлює причини невідповідності критеріям визнання активом;
- установлює осіб, з вини яких сталося передчасне вибуття ОЗ з експлуатації, та вносить пропозиції про їх відповідальність;
- визначає можливість продажу об'єкта іншим суб'єктам господарювання або використання окремих вузлів, деталей, матеріалів, які можуть бути отримані при демонтажі, розбиранні (ліквідації) ОЗ, установлює їх кількість і вартість;
- складає та підписує акт на списання.

Якщо ОЗ вибувають у результаті аварії або стихійного лиха, до Акта додають копію аварійного сертифіката та зазначають обставини стихійного лиха (п. 42 Методрекомендацій № 561).

Складені комісією акти на списання ОЗ відображають у бухгалтерському обліку після їх затвердження керівником підприємства.

Нарахування амортизації автомобіля припиняємо в місяці, що настає за місяцем його вибуття (п. 29 П(С)БО 7). Тому спочатку нараховуємо амортизацію за місяць, в якому відбувається ліквідація об'єкта ОЗ, а потім залишкову вартість автомобіля списуємо до дебету субрахунку 976 «Списання необоротних активів». За дебетом цього субрахунку відображають також витрати, пов'язані з ліквідацією об'єкта ОЗ: на розбирання, транспортування тощо (п. 29 П(С)БО 16).

У свою чергу, накопичену амортизацію списуємо проводкою: Дт 131 — Кт 105.

Не виключено, що аварія призведе до часткової ліквідації автомобіля. При цьому автомобіль після проведення відновлювальних ремонтних робіт продовжуватиме використовуватися за своїм первісним призначенням.

У такому разі у бухгалтерському обліку первісну/переоцінену вартість і знос транспортного засобу зменшують відповідно на суму первісної/переоціненої вартості та зносу ліквідованої частини (п. 35 П(С)БО 7 і п. 46 Методрекомендацій № 561). Залишкову вартість ліквідованої частини

автомобіля слід віднести до дебету субрахунку 976 «Списання необоротних активів».

Про те, яким чином обліковувати витрати на ремонт автомобіля, ви можете дізнатися з підрозділу 4.2 на с. 62.

Дуже часто в результаті повної або часткової ліквідації ОЗ залишаються деталі, вузли, агрегати та інші матеріали. Їх відображають в Акті на списання автотранспортних засобів за формою № ОЗ-4. Такі матеріали зараховуйте на баланс з одночасним визнанням доходу (Дт 20 — Кт 746). При цьому отримані від ліквідації активи оцінюйте за чистою вартістю реалізації (якщо ви плануєте їх продати) або в оцінці можливого використання (якщо передбачаєте їх використовувати в діяльності підприємства).

Податок на прибуток. У податковому обліку відображення операції з ліквідації автомобіля як об'єкта ОЗ залежить від того, здійснює підприємство коригування фінансового результату на податкові різниці чи ні.

Добре відомо, що платники податків, які не коригують фінансовий результат, об'єкт обкладення податком на прибуток визначають виключно за даними бухгалтерського обліку. Для всіх інших (високодохідників і малодохідників-добровольців) при ліквідації автомобіля фінансовий результат підлягає коригуванню на його залишкову вартість. А саме бухгалтерський фінансовий результат:

- збільшуємо на залишкову вартість, визначену за правилами бухобліку (п. 138.1 ПКУ);

- зменшуємо на суму залишкової вартості автомобіля, визначену з урахуванням положень ст. 138 ПКУ (п. 138.2 цього Кодексу).

Зверніть увагу: ст. 138 ПКУ передбачає здійснення коригувань фінансового результату на залишкову вартість тільки при повній ліквідації ОЗ. Тому при частковій ліквідації автомобіля вищезазначені податкові коригування не проводять. Відповідно незалежно від того, здійснює підприємство податкові коригування чи ні, операції з часткової ліквідації ОЗ враховують у податковому обліку за даними бухгалтерського

Це означає, що при зміні бухгалтерської залишкової вартості автомобіля (в результаті його часткової ліквідації та відновлення) в такому самому розмірі змінюється його залишкова вартість у податковому обліку.

Ваш автомобіль використовується в негосподарській діяльності? Тоді зверніть увагу на особливості обліку операцій з невиробничими ОЗ. Для малодохідників, які не визначають податкові різниці, все безхмарно. Вони повністю орієнтовані на бухоблік. А ось у високодохідників і малодохідників-добровольців запитання можуть виникнути.

При формальному підході невиробничі ОЗ не відповідають визначенню ОЗ, наведеному в п.п. 14.1.138 ПКУ. У зв'язку з цим можна було б зробити висновок, що коригування фінансового результату за ними здійснюватися не повинні. Проте не все так просто!

Виною тому п.п. 138.3.2 ПКУ, в якому зазначено, що витрати на придбання, ремонти, модернізацію, поліпшення невиробничих ОЗ **не** підлягають амортизації, а «проводяться за рахунок відповідних джерел фінансування».

У зв'язку з цим, на наш погляд, коригувати фінрезультат на податкові різниці за операціями з невиробничими ОЗ все ж потрібно. Тобто при ліквідації негосподарського автомобіля на його бухгалтерську залишкову вартість необхідно збільшити фінансовий результат відповідно до п. 138.1 ПКУ.

При цьому на зменшення фінрезультату за п. 138.2 ПКУ розраховувати не доводиться. Адже в податковому обліку залишкова вартість невиробничого ОЗ не формується. Та й податківці напевно дотримуватимуться саме такого підходу.

Таким чином, залишкова вартість невиробничого автомобіля при його ліквідації не враховується в розрахунку об'єкта обкладення податком на прибуток.

ПДВ. Ліквідація об'єкта ОЗ за самостійним рішенням платника податків прирівнюється до його постачання (п. 189.9 ПКУ). Але в нас особливий випадок, що підпадає під винятки, прописані в цьому пункті.

Так, не потрібно нараховувати податкові зобов'язання з ПДВ при ліквідації автомобіля у зв'язку з його знищенням чи руйнуванням, унаслідок чого він не може використовуватися за своїм первісним призначенням.

Рекомендовані документи про знищення: Акт на списання автотранспортних засобів за формою № ОЗ-4; копія акта аварії. Пам'ятайте: подавати будь-які додатки до декларації з ПДВ необхідно в електронному вигляді (пп. 46.4 і 49.4 ПКУ).

І ще один важливий момент. Якщо при купівлі об'єкта ОЗ, який ліквідується, суми ПДВ були включені до податкового кредиту, то не виключено, що податківці, спираючись на п. 198.5 ПКУ, вимагатимуть нарахувати податкові зобов'язання з ПДВ виходячи з балансової вартості автомобіля на початок періоду ліквідації. Таке нарахування вони пов'язують з тим, що об'єкт ОЗ нібито не використовуватиметься в господарській діяльності (див. категорію 101.02 БЗ). Дотримуючись нових правил, що діють з 01.07.2015 р., для цих цілей складається зведена податкова накладна із зазначенням типу причини «13» (не пізніше останнього дня звітного періоду) і реєструється в ЄРПН.

На наш погляд, норми п. 198.5 ПКУ не повинні стосуватися випадку ліквідації об'єкта ОЗ у зв'язку з його повним знищенням, і нараховувати податкові зобов'язання в такому разі не потрібно. Оскільки після ліквідації об'єкта його використання в будь-якій діяльності (ні у звільненій, ні в необ'єктній, ні в негосподарській) узагалі неможливо. І вже точно не можна говорити про переведення об'єкта до складу невиробничих ОЗ.

Якщо в результаті ліквідації необоротних активів залишаються комплектуючі вироби, складові частини, компоненти чи інші відходи, що оприбутковуються на матеріальних рахунках з метою їх використання в господарській діяльності платника, то на такі операції податкові зобов'язання нараховувати не потрібно. На це прямо вказує п. 189.10 ПКУ.

Тепер поговоримо про облік страхової виплати.

Обліковуємо виплату страхового відшкодування

Почнемо з того, що розмір страхової виплати (страхового відшкодування) визначається договором страхування. Він не може перевищувати розміру прямого збитку (шкоди), понесеного страхувальником. У свою чергу, розмір збитку визначається страховим комісаром (ст. 25 Закону № 85) і вказується у страховому акті (аварійному сертифікаті).

Підставою для отримання страхового відшкодування є:

а) заява страхувальника, в якій можна зазначити, якій саме особі та на який банківський рахунок слід перерахувати страхове відшкодування. Суть у тому, що страхувальник може зазначити тут не свої реквізити, а реквізити тієї СТО, що ремонтуватиме пошкоджений автомобіль страхувальника на кошти страхового відшкодування;

б) страховий акт (аварійний сертифікат) — документ, що містить відомості про обставини та причини настання страхового випадку, а також розмір заподіяної шкоди (п. 16 Положення № 8). Страховий акт складає аварійний комісар.

Нагадаємо, що розмір страхової виплати зменшується на суму франшизи. Тому якщо збиток виявився менше франшизи, то компенсації від страховика не чекайте взагалі. Водночас, як ми вже зазначали (див. с. 16), збитки в сумі франшизи компенсує винна сторона.

Страхове відшкодування може отримати на банківський рахунок підприємство — власник автомобіля або суб'єкт господарювання, який безпосередньо займатиметься ремонтом транспортного засобу (СТО). Поглянемо, як обраний варіант розрахунку впливає на облік операції отримання страхового відшкодування.

Страхове відшкодування отримано власником автомобіля.

Як зазначалося вище, страхові збитки та їх розмір фіксуються аварійним комісаром у страховому акті (аварійному сертифікаті). Отже, на дату затвердження страхового акта припадає дата погодження суми, що має бути відшкодована страховиком. Тому в бухгалтерському обліку сума страхового відшкодування, що спрямована для компенсації витрат (збитків) підприємства

внаслідок настання страхового випадку, визнається дебіторською заборгованістю з одночасним визнанням доходу (п. 19 П(С)БО 15).

Дохід слід визнати та відобразити в обліку згідно з датою складання страхового акта (аварійного сертифіката)

При цьому кредитують субрахунок 746 «Інші доходи» в кореспонденції з дебетом субрахунку 375 «Розрахунки за відшкодуванням завданих збитків».

У податковому обліку не передбачається проведення жодних коригувань фінрезультату, пов'язаних з виплатою сум страхового відшкодування. Тому не має значення, який статус у платника податків: високодохідник він чи малодохідник. Вищезазначені операції в податковому обліку відображатимуться в повній відповідності з бухгалтерськими правилами.

Нарахування страхових сум не має жодних ПДВ-наслідків для сторін, оскільки це необ'єктна операція (п.п. 196.1.3 ПКУ). На це вказують і податківці в консультації, розміщеній в категорії 101.02 БЗ. У зазначеному роз'ясненні сказано, що оскільки надання послуг зі страхування і перестрахування не є об'єктом оподаткування, то виплата страхових платежів також не є об'єктом обкладення ПДВ. Тому операція з отримання таких страхових платежів або операція з їх виплати не змінює суму податкового кредиту або податкових зобов'язань ні в застрахованій особи, ні у страхової компанії (страховика).

Більше того, на наш погляд, сума компенсації в розмірі франшизи, отримана від винної особи, також не підлягає обкладенню ПДВ. Річ у тім, що операція з виплати відшкодування не є постачанням товарів (робіт, послуг). При цьому не має значення: виплачена така компенсація страховою компанією або, відповідно до умов страхування, винною особою в розмірі франшизи.

Крім того, підприємство — власник автомобіля відображає повністю суму податкового кредиту у вартості отриманих ремонтних робіт на підставі податкової накладної, зареєстрованої в ЄРПН. Але якщо автомобіль використовується в негосподарській (необ'єктній чи звільненій від оподаткування) діяльності, то доведеться нарахувати «компенсуючі» податкові зобов'язання згідно з п. 198.5 ПКУ.

Страхове відшкодування перераховано на рахунок СТО.

Особливість цієї ситуації полягає в тому, що сума страхового відшкодування на рахунок страхувальника не заходить зовсім. Ми вважаємо, що подібний варіант розрахунків не впливає ні на бухгалтерські, ні на податкові наслідки для страхувальника. Фактично йдеться тільки про те, що грошові кошти (страхове відшкодування) не проходять транзитом через рахунок страхувальника, а прямо потрапляють на рахунок СТО. Вигодонабувачем при цьому все одно є страхувальник! Відремонтований автомобіль використовуватиметься в його господарській діяльності і йому приносить економічні вигоди...

Більше того, договірні відносини на проведення ремонтних робіт СТО укладає з підприємством-страхувальником. Постачання робіт (тобто об'єктна операція для цілей ПДВ) здійснюватиметься також між ними. По суті, особливістю такого договору буде тільки те, що оплату за роботу здійснює третя особа за дорученням страхувальника. Всю необхідну «первинку» СТО повинне оформляти не на страховика (хоча саме він перераховує гроші), а на підприємство-страхувальника

Відповідно ремонтні витрати та податковий кредит з ПДВ відображає в обліку набувач таких робіт — страхувальник! Саме він несе витрати на ремонт. Він же фігуруватиме і в податковій накладній, складеній ремонтним підприємством. Аналогічної позиції дотримуються і контролери (див. категорію 101.17 БЗ).

Таким чином, порядок відображення страхового відшкодування через надходження коштів на рахунок СТО в обліку страхувальника в цілому аналогічний тому, що застосовується в разі отримання страхового відшкодування безпосередньо страхувальником.

РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ

АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ

3.1. Зарубіжний досвід страхування автотранспортних ризиків

Український страховий ринок ще дуже молодий і погано розвинений. Страховикам доводиться зіштовхуватись з багатьма серйозними проблемами. Одною з таких проблем є відсутність практики в страхуванні. Тому хотілося б зачепити в роботі цю проблему і спробувати висвітлити питання, пов'язане з зарубіжним досвідом страхування автотранспортних ризиків, і можливістю застосування цього досвіду нашими страховиками.

В багатьох країнах світу людина, що зазнала каліцтва, чи власник потерпілого майна повинен встановити вину іншої особи. Якщо відповідач їздить постійно, то він зобов'язаний по закону мати страховий поліс, що забезпечує можливість відшкодування таких збитків.

Основні статті Європейського законодавства про дорожній рух передбачають, що використання будь-якого виду транспорту, примушення іншої особи чи дозвіл йому використовувати транспортний засіб на дорозі при відсутності страхового поліса є карним злочином, що карається штрафом чи тюремним ув'язненням. Поліс страхування повинен забезпечити необмежену відповідальність на випадок смерті чи каліцтва, і страхове відшкодування власності, що може піддатись збиткам на суму до 375000 USD, як результат використання автотранспорту на дорогах.

В законодавстві передбачається, що страховики не можуть уникнути відповідальності за збитки, скоєні власником поліса в стані сп'яніння чи під впливом наркотиків.

Автотранспортні засоби, що підлягають страхуванню, класифікуються таким чином:

- приватні машини;

- мотоцикли;
- вантажний транспорт.

Деякі страховики використовують одну з форм страхового поліса для страхового відшкодування по всіх перерахованих вище видах автотранспорту, в той час як інші страховики модифікують стандартні формулювання для того, щоб врахувати особливі випадки. Деякі страховики використовують окремі форми полісів для кожного виду автотранспортних засобів.

Загальним для полісів страхування автотранспортних засобів є врахування трьох факторів:

- а) особи, яким дозволяється керувати транспортними засобами;
- б) завдання, з яким використовується автотранспорт;
- в) види ризиків, що підлягають страхуванню.

В договорі страхування завжди є умова, що встановлює, хто може водити транспортний засіб за умовою договору страхування. За такою умовою, водити машину має право тільки власник поліса чи він і його дружина, чи власник поліса і поіменно названі водії чи інша особа, що має дозвіл власника поліса.

Власник поліса може керувати автомобілем іншої особи по своєму страховому полісу, якщо йому не належить страхове відшкодування за полісом цієї іншої особи. Але таке доповнення не завжди розповсюджується на молодих власників полісів і не вписується в поліси, видані на ім'я фірми, а також в поліси страхування вантажних автомобілів.

Більшість полісів страхування автотранспорту розрахована на пред'явника. Наприклад, страхування мотоцикліста не залежить від того, чиїм мотоциклом він керує своїм власним чи іншої особи, і сплачується повне страхове відшкодування, якщо потужність двигуна не перевищує вказаний ліміт.

В Україні такі умови страхування не практикуються і поліси страхування на пред'явника не видаються - тільки конкретному страхувальнику на певний транспортний засіб.

Дуже важливою при визначенні фактора ризику є мета використання транспортного засобу.

Частота використання зростає, якщо транспортний засіб призначений для завдань бізнесу, а не використовується тільки для особистих цілей, і частота використання буде залежати від того, в якій сфері бізнесу задіяний автотранспорт.

Автотранспорт, що використовується в комерційних цілях, буде мати пробіг біля 100 000 км в рік (в порівнянні з приватним автотранспортом, що має пробіг в середньому 10 000 - 15 000 км в рік на кожного водія), а орендовані транспортні засоби, такі як таксі, можуть мати пробіг і вище.

Враховується також те, що в деяких випадках автотранспорт, що використовується, зазнає більшої небезпеки, ніж в інших.

Для ризиків, пов'язаних з особистим автотранспортом, існують три чи чотири стандартні умови, що пропонуються більшістю страховиків. Найбільш коротке формулювання умов та найбільш дешева форма страхового поліса допускає водіння тільки для громадських, домашніх і розважальних потреб, забороняючи використання транспортного засобу з метою бізнесу. Але деякі поліси допускають також використання страхувальником транспортного засобу для власних ділових потреб, так як більшість людей використовують свої транспортні засоби з метою бізнесу, принаймні зрідка.

Якщо поліс дозволяє іншим особам, крім власника поліса, використовувати транспортний засіб з метою бізнесу (наприклад, службовцям чи партнерам однієї фірми), страхова премія буде вищою, а у випадку використання транспортного засобу з комерційною метою - ще вище.

Українські страховики не враховують той фактор, з якою метою використовується транспортний засіб, як це роблять західні страховики.

Страхування автотранспорту передбачає деяке відшкодування витрат на захист страхувальників по звинуваченню в суді. (Страхове відшкодування обмежується лише витратами на правове представництво і не розповсюджується на будь-які штрафи, які належить сплатити). Деякі

страховики покривають збитки страхувальника в зв'язку з неможливістю використання транспортного засобу в справах бізнесу.

Часто при укладанні договорів комбінованого страхування обов'язковою умовою є ексцедент збитку (франшиза), за якою страхувальник зобов'язаний частину збитку відшкодувати сам. Мета ексцеденту збитків подвійна.

По-перше, сприяти тому, щоб водій був обережніший під час їзди, усвідомлюючи, що частину витрат за будь-яке пошкодження йому доведеться відшкодувати самому.

По-друге, ексцедент збитків стримує власників полісів від пред'явлення претензій з незначних приводів. Витрати на обробку претензій такі, що якщо дрібні претензії стримуються ексцедентом, то збереження на цьому можуть бути передані власникам полісів у вигляді більш низьких страхових премій.

Поліси по страхуванню мотоциклів та вантажного автотранспорту мають умову ексцеденту збитку майже в кожному випадку. При страхуванні особистого автотранспорту ексцедент розповсюджується тільки на молодих та недосвідчених водіїв.

Комбіновані поліси страхування особистого автотранспорту звичайно включають деякі допоміжні виплати. Звичайно, вони включають скромну суму відшкодування збитків пасажиром, які отримують травму в результаті аварії (а також невелику суму для відшкодування витрат на лікування), і невелику суму на відшкодування зіпсованих особистих речей.

При укладанні договорів страхування страхові ризики можуть застосовуватись у різних комбінаціях, в залежності від конкретних умов, особливостей та особистостей окремих страхувальників.

При укладанні договору страхування і розрахунках ставок страхової премії враховуються дві групи факторів: в першу групу включають ті фактори, які відносяться безпосередньо до самого транспортного засобу; другу групу складають фактори, що відносяться до особи водія.

Страховиками розроблено програма преміального страхування, яка при відсутності претензій забезпечує взаємозв'язок між претензіями кожного окремого власника поліса і страховими преміями.

Наші страховики використовують з вищевказаних факторів, що впливають на ступінь ризику, пов'язаного з власником поліса, фактично тільки другий пункт - фактор досвіду водіння (чим більший він у страхувальника, чим більше часу він провів за кермом автомобіля, тим ставки платежів нижчі).

Також українські страховики застосовують систему пільг та знижок за безаварійність руху.

Забезпечуючи взаємозалежність між ставкою страхової премії та числом претензій, програма преміального страхування змушує власника поліса до додаткового догляду за транспортним засобом, чи, принаймні, відбиває бажання у страхувальника до пред'явлення претензії у випадку незначної поломки.

Звичайно, нашим страховикам потрібно розробляти правила, умови, які б більш чітко і повно задовольняли потреби страхувальників; потрібно розробляти нові підходи до розрахунку тарифів, які б враховували вищевказані фактори ризику, які застосовуються західними страховиками.

Потрібно намагатись вилучити з зарубіжного досвіду найбільш цінне і корисне і здійснити введення цього досвіду в нашу страхову практику.

3.2. Проблеми та перспективи розвитку автотранспортного страхування в Україні.

Нерозвиненість нашого страхового ринку веде за собою виникнення багатьох проблем : в страхових компаніях працює небагато спеціалістів страхової справи, не завжди правильно проводяться актуарні розрахунки (в основному через те, що не вистачає необхідної інформації), не вистачає

законодавчих актів про страхування, що значно ускладнює роботу страхових компаній.

Конкретно в підгалузі автотранспортного страхування - це значне збільшення кількості іномарок з набагато більшою потужністю двигунів (що збільшує ймовірність ДТП), ніж у вітчизняних автомобілів, а також іномарки мають величезну вартість, і у випадку яких-небудь страхових подій витрати страховиків на виплати збільшуються.

Значно знизився середній вік водіїв, погіршилась культура водіння, кваліфікація водіїв (кваліфікація у водіїв взагалі може бути відсутньою, так як зараз за гроші можна придбати права, не маючи взагалі ніякої кваліфікації).

Збільшується кількість хитрощів, обману, недобросовісності страхувальників по відношенню до страхових компаній.

Деякі страхові компанії створюються лише для того, щоб отримати страхові платежі і припинити свою діяльність, дискредитувавши інших страховиків, і, тим самим, ще більше підривають довіру наших громадян до страхування, підтверджуючи існуючий образ страховика як чергова марна і безвідплатна витрата грошей.

Як уже вказувалось, однією, мабуть, найважливішою проблемою є слабкість нашого законодавства, його непостійність, як, наприклад, у випадку з обов'язковим страхуванням цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

Як будь-який обов'язковий вид страхування, що бере свій початок в законодавчому акті, обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності вводилось Указом Президента України від 15 січня 1994 року №7. Указ був коротким і виголошував, що обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів повинно було бути введене з 1 січня 1995 року, а Кабінету Міністрів доручалось виробити умови здійснення цього страхування. Кабінет Міністрів видав доручення Комітету у справах нагляду за страховою діяльністю, Міністерству економіки, Міністерству фінансів, Міністерству транспорту, Міністерству внутрішніх справ і деяким

іншим (всього 10 відомствам) розробити порядок і умови проведення такого страхування, що знайшло своє відбиття і втілення у відповідному положенні, затвердженому Кабінетом Міністрів №872 від 6 червня 1994 року.

Вивчивши міжнародний досвід такого виду страхування, автори положення намагались вирішити цілий клубок проблем і суперечливих моментів: недостатня правова база для узгодження діяльності найрізноманітніших служб; переважне зубожіння потенційних страхувальників при необхідності сплачувати значні суми страхових виплат; складні фінансово-правові відношення здійснення цього страхування на фоні повного несприйняття страхування як виду діяльності взагалі.

Враховується максимум інтересів страхувальників, застрахованих, страховиків та інших причетних до цієї справи учасників.

Складний за своїм сприйняттям законодавчий акт викликав бурю невдоволення серед власників автомобілів з середніх шарів населення.

Постійно плутався об'єкт страхування - автотранспортний засіб та цивільна відповідальність водія, страхові суми і страхові платежі. Багато було нарікань на комерційні страхові компанії, які начебто напихають кишені за рахунок народу.

Але це не так, адже для страхових компаній зібрані страхові премії без відповідного їх інвестування не покривають виплат по страхових подіях, тобто, цей вид страхування не прибутковий. І щоб не зазнати втрат, страховій компанії потрібно охопити близько 200 тис. одиниць страхового поля.

Ближче до Нового року (1995 р.) спалахнули пристрасті навколо цього виду страхування, які зачепили навіть парламент. На жаль, наші депутати теж не зрозуміли, що ж потрібно страхувати. Деякі плутали його з обов'язковим видом страхування - особистого страхування на транспорті. Не розібравшись до кінця у всіх проблемах, ніхто і не запідозрив про всі можливі наслідки у випадку його зупинки, адже махове колесо, яке ввело його у дію, з кожним днем розкручувалося все сильніше і сильніше.

Було створено Моторне (транспортне) страхове бюро України, яке заявило про своє існування і подало прохання про вступ України у Європейську систему "Зеленої карти", було надруковано 10 млн. бланків страхових полісів, пішли перші страхові платежі. Було внесено зміни у Правила дорожнього руху (Постанова Кабінету Міністрів від 6 грудня 1994 р. №816), які зобов'язують водіїв мати поліс обов'язкового страхування. Було дано доручення Міністерству зовнішніх зв'язків сповістити наших сусідів про введення цього виду страхування в Україні.

Незважаючи на це, у Постанові Верховної Ради від 28 грудня 1994 р. №333/94 ВР зазначено:

а) призупинити дію Постанови Кабінету Міністрів від 7 червня 1994 р. №372 "Про затвердження Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів".

б) подати в місячний термін на розгляд Верховної Ради пропозиції щодо внесення змін і доповнень до Цивільного Кодексу України про затвердження обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, а також проект законодавчого акту з цього питання".

Оскільки при підготовці актів законодавства необхідно дотримуватися ряду бюрократичних вимог, які забирають немало часу, Постанова Кабінету Міністрів вийшла тільки 13 січня, а побачила світ ще пізніше.

Для багатьох ці два тижні були шоковими. Страхуватися чи не страхуватися? Штрафувати чи не штрафувати? Звичайно, були і ДТП. Так виплачувати чи не виплачувати? А поки страхування було припинено. І ось уже майже півтора року не вживається ніяких заходів по його відновленню. Передбачалося ввести страхування відповідальності за життя і здоров'я третіх осіб з липня 1995 р., а страхування відповідальності за заподіяння збитків майну - з 1 січня 1996 р. Але і до сьогодні це питання залишилося невирішеним, збитків зазнали як страхові компанії, так і страхувальники. Але найголовніше - збитків зазнала держава. Через те, що Україна не прийняла закон про громадянську відповідальність власників транспортних засобів, її не включили

в систему "Зеленої карти". Але кожен день сотні і тисячі машин перетинають західні кордони України, а їх власники зобов'язані придбати страховку, щоб вільно пересуватися по території, де діє закон про автогромадянську відповідальність. Мінімальна ціна такої страховки - 25-30 USD. Якщо припустити, що за межі України щоденно виїжджає 2 000 чоловік, то сума, яку могла б отримати Україна щорічно, складає майже 22 000 000 USD. На мою думку, така сума не зашкодила б для нашої сьогоденної економіки.

Проблем багато, і рано чи пізно їх доведеться вирішувати, а також вдосконалювати і розвивати правила страхування автотранспорту.

Удосконалення правил може відбуватися у різних напрямках, зокрема: розширення диференціації тарифних ставок за різними ознаками і заохочення до укладання договорів страхування на більш високі страхові суми.

Тарифні ставки повинні залежати не тільки від транспортного засобу, страхової суми, виду ризиків та терміну страхування, але й від унікальності автомобіля, його віку, мети, з якою використовується автомобіль, місця зберігання, технічного стану (з точки зору безпеки стара машина вважається небезпечнішою). Далі, на що повинні звертати увагу при оцінці: який водій і який його "послужний список" як водія.

Страховики повинні мати право офіційно вимагати у місцевих підрозділах автоінспекції інформацію про ДТП, які скоєні тим чи іншим водієм. Ще дуже важливий момент: де проживає власник; на якій території він буде їздити? У великому місті ймовірність аварії більша, в сільській місцевості - майже рівна нулю.

Потрібно враховувати вік, стать, сімейний стан. Молодь менш обережна. За статистикою чоловіки вважаються кращими водіями, ніж жінки. Одружені більш обережні, ніж неодружені.

Якщо договір укладається на суму, яка менша справжньої вартості автомобіля, то страхова компанія несе пропорційну відповідальність по договору страхування. У разі настання страхової події страхувальник залишається у програді, так як збитки, яких він зазнає внаслідок страхової

події, не окупляться повною мірою, і страхувальник опиниться у скрутному фінансовому становищі. Ось чому вигідніше страхувати автомобіль на повну вартість.

Дуже важливим є застосування різноманітних пільг, які є стимулом для страхувальника і розширюють коло страхувальників. Це такі пільги, як: знижка зі страхового платежу у разі безаварійної їзди страхувальника і за умови укладання договорів страхування з однією компанією протягом кількох років підряд. Це також надання пільгового терміну для переукладання нового контракту (протягом цього терміну страхова компанія несе відповідальність у повному обсязі). Усе це сприяє довготривалому співробітництву страхувальників з однією страховою компанією.

Цікавий досвід застосування у автотранспортному страхуванні пільг та санкцій накопичено за кордоном. Для покращання фінансових результатів, нарівні з періодичним підвищенням тарифних ставок, більшість західних страховиків використовує систему знижок та надбавок до страхових внесків.

Так, наприклад, страхові органи Франції застосовують так зване застереження про пільги та надбавки. У ньому зазначається, що після річного періоду страхування без аварій знижка власнику автомобіля становить 10 %, після 2 років - 20 %, за кожен наступний рік - по 5 %. Загальна знижка не повинна перевищувати 50 % суми платежу.

За збитки, які зазнав власник автомобіля протягом терміну страхування, надбавка при відновленні договору становить: за одну аварію - 10 %, за дві аварії - 40 %, за три аварії - 100 %, а за кожен наступний рік аварію протягом терміну страхування - ще 100 % по відношенню до обрахованого платежу.

У Швеції власник застрахованого автомобіля отримує знижку у розмірі 30 % річного платежу після закінчення трьох років, протягом яких не було пред'явлено позову про відшкодування збитків. Після п'яти років ця знижка зростає до 50 %, після семи років - до 70 %.

До речі, наші страховики вже проводять політику пільг, знижок та надбавок, а умови майже такі самі, як і на Заході.

У Франції, крім цього, передбачається застосування пільг при сплаті страхових платежів для певної групи страхувальників. Пільги надаються особам у віці понад 30 років, які мають права водія не менше 5 років, не здійснювали у минулому ні одного порушення у стані сп'яніння, не мали збитків протягом двох останніх років і регулярно виплачували страхові платежі.

Заслугує на увагу питання про франшизу, сутність якої полягає у тому, що при укладанні договору страхування домовляються про умови встановлення відповідальності страховика, починаючи лише з певного мінімуму збитків, чи про звільнення його від відшкодування збитків у межах цього мінімуму.

Використання франшизи тягне за собою деякі скорочення тарифних ставок, але при цьому страхувальник сам покриває витрати, пов'язані з дрібним ремонтом та незначними пошкодженнями засобів транспорту.

У світовій практиці розмір франшизи встановлюється звичайно, виходячи з результатів проведення страхування за попередні роки. Більшість власників засобів транспорту надає перевагу укладанню за прийнятною ціною договорів страхування на випадок великих збитків, а незначні витрати виплачувати самим. Це пов'язано також з тим, що звернення з позовами у страхову компанію позбавляє власників транспортних засобів певних знижок та пільг при черговій сплаті платежів. Крім того, водіям, які мають кілька випадків ДТП, страховики можуть відмовити у відновленні страхового договору чи значно підвищити розмір тарифних ставок.

Перспективи розвитку автотранспортного страхування в Україні дуже широкі. З кожним днем, з кожним місяцем в Україні зростає кількість автомобілів, у тому числі іномарок, вартість яких дуже висока, і власники цих автомашин будуть прагнути в першу чергу застрахувати автомобілі. Сподіваюся, що все ж таки буде вжито заходів і введено у дію закон "Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних

засобів", і всі громадяни будуть захищені від несподіванок, не будуть відчувати важких наслідків та збитків. Адже їхні інтереси буде надійно захищено.

А також я сподіваюся на те, що люди нарешті усвідомлять необхідність страхування, а якість страхових послуг, які надають наші страхові компанії, буде не гіршою, ніж у західних.

3.3. Шляхи вдосконалення та перспективи розвитку автотранспортного страхування в Україні

Сьогоденне страхування автотранспортних ризиків пов'язане з глибокими економічними і соціальними змінами, що відбуваються в суспільстві в зв'язку з масовою автомобілізацією, зростанням парку автомобілів і інтенсивності дорожнього руху, а також величезними матеріальними втратами в результаті дорожньо-транспортних пригод (ДТП). За даними Pulitzer Center, загальна кількість загиблих на автомобільних дорогах світу досягла 1 240 000 смертей на рік і, на жаль, є всі шанси збільшити кількість втричі, до 3 600 000 на рік, до 2030 року. У країнах, що розвиваються, смертність на дорогах стала п'ятою за значущістю причиною смерті, серед таких причин, як ВІЛ/СНІД, малярія, туберкульоз та ін. (згідно з Даними Всесвітньої організації охорони здоров'я (ВООЗ)). Страхування в цілому і автострахування як його складова частина є інфраструктурою, що сприяє підвищенню ефективності всіх сфер підприємницької діяльності. На сьогоднішній день ринок страхування в Україні має досить складне становище. На це вплинуло багато факторів, зокрема, фінансова криза, що понесла за собою тяжкі наслідки, нестабільне політичне становище країни. Водночас світова практика показує, що страховий ринок сприяє розвитку економіки країни та розв'язанню соціальних проблем громадян [8].

Існує необхідність розгляду динамік та основних тенденцій щодо формування показників страхування автотранспорту: наземного транспорту (КАСКО), цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ) та цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (Зелена картка).

Загальний обсяг страхових премій за автотранспортним страхуванням становить 6018595 тис. грн. у 2012 р., потім збільшується до рівня 6074975 тис. грн. та знижується у 2014 р. до рівня 6053400 тис. грн. Такі зміни відображають структурні коливання у розрізі видів автотранспортного страхування. Як видно з таблиці 1, за період 2012–2014 рр. найбільшу частку в структурі автотранспортного страхування займає КАСКО, на яке припадає від 53,88 до 50,55 %. Але варто звернути увагу на формування чіткої тенденції до зменшення страхових премій зі страхування КАСКО. Так загальний обсяг страхових премій за видом автотранспортного страхування у 2012 р. становив 3243069 тис. грн., а у 2014 р. – вже 3059813 тис. грн. Одночасно відбувається зростання надходження страхових премій страхування цивільно-правової відповідальності засобів наземного транспорту. Але таке зростання страхових премій за ОСЦВВНТЗ пояснюється в першу чергу не розширенням ринку за цим видом страхування, а зростанням вартості цієї страхової послуги. Збільшення тарифів на страхування ОСЦВВНТЗ відбулося через зростання вартості ремонту транспортних засобів у зв'язку з девальвацією гривні, що призвело до підвищення вартості страхового поліса до 25–30 %. Таке підвищення тарифів необхідне для забезпечення виконання страхових зобов'язань за договорами ОСЦПВ, тобто, для забезпечення фінансових гарантій захисту страхувальників, що відбулося за рахунок збільшення страхових сум та ліміту виплат при врегулюванні страхових подій щодо обов'язкового страхування без виклику представників ДАІ. За даними МТСБУ, український поліс за видом страхування ОСЦВВНТЗ навіть після подорожчання залишився найдешевшим в Європі, а середній страховий платіж для українського автовласника становить близько 450 грн. на рік. У той час як

середній страховий платіж за внутрішніми договорами обов'язкового страхування відповідальності власників транспортних засобів у країнах Європи становить близько 134 євро. Найбільші зміни відбулися за елементом автотранспортного страхування «Зелена карта». Обсяг страхових премій збільшився з 339577,5 тис. грн. у 2012 р. до 483947,6 тис. грн., що становить близько 43 % зростання за період 2012–2014 рр. Зростання абсолютних показників відбулося при збільшенні відносного значення з 1,34 до 1,75 % у складі видів автотранспортного страхування. Страхові платежі за добровільною цивільною відповідальністю зростають на 25547,1 тис. грн. за три роки, що становить 31,78 % до рівня 2012 р. Загальний темп приросту становить 15,37 % у 2013 р. та 14,22 % у 2014 р., що свідчить про уповільнення нарощення платежів за даним видом страхування.

Зменшення обсягів страхових премій по страхуванню КАСКО спричинене загальним спадом обсягу кількості проданих нових автомобілів в Україні і падінням обсягів автокредитування. За умовами більшості страхових компаній автомобіль може бути застрахований, якщо його вік не перевищує п'ять років. Відповідно, в Україні найбільший обсяг автомобілів було продано у 2008 р., за умови розвинення автотранспортного кредитування. За останні роки, після девальвації гривні, стрімкого зниження розміру автотранспортного кредитування, скорочення продажів автомобілів відбувається значне зменшення страхування КАСКО. Виходячи з того, що банки і дилери з продажу автомобілів більше не є основними джерелами нарощення клієнтської бази страховиків, отже продавцям автоКАСКО потрібно змінити підходи до реалізації цього виду страхової послуги. Загальний обсяг портфеля автотранспортного страхування формується за рахунок продажу страхових послуг корпоративним клієнтам та у вигляді рітейлу. Для визначення вагомості надходжень страхових платежів за лініями бізнесу проведемо структурний аналіз надходжень за період, що досліджується. Проаналізуємо структуру укладених договорів страхування автотранспорту України за 2012–2014 рр. Загальна тенденція формування договорів автотранспортного страхування за

лініями бізнесу відображує вагомість договорів, укладених з фізичними особами. Розподіл договорів страхування КАСКО за 2012 р. становить 69,53 % – фізичні особи та 30,47 % – юридичні особи, тобто кількість договорів, укладених з фізичними особами, удвічі більша, ніж з юридичними особами. За іншими видами автотранспортного страхування у 2012 р. так само спостерігається переважання договорів, укладених з фізичними особами у відношенні 62,79 % до 37,21% за добровільним страхуванням цивільної відповідальності, 88,86 % до 11,14 % за ОЦВВСНТЗ, 84,28 % до 15,72 % за Зеленою картою.

Частка укладених за період 2012–2014 рр. договорів страхування автоКАСКО фізичними особами знизилась з 69,53 % у 2012 р. до 67,08 % у 2014 р. Щодо юридичних осіб, то тут спостерігається зростання частки договорів з 30,47 % у 2012 р. до 32,92 % у 2014 р. Основними причинами таких змін є збільшення середньої вартості страхового поліса у розрахунку на один автомобіль, що пов'язане як з подорожчанням нових авто (в гривнях), так і з високим рівнем збитковості цього виду страхування. На зростання обсягів страхування, на думку фахівців, також вплинула реалізація відкладеного попиту на купівлю нових авто, у т. ч. через стимулювання попиту дилерами шляхом розвитку нових програм продажу (лізингу, розстрочки). Щодо інших видів страхування, то у структурі цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів збільшилась частка договорів з фізичними особами, а з юридичними – зменшилась. Також необхідно зауважити, що протягом аналізованого періоду спостерігається значне «здороження» середньої вартості поліса КАСКО (майже на 33 %). Проте страховий тариф за цим видом страхування зменшується, що, в свою чергу, частково компенсує «здороження» вартості полісу.

Середня вартість полісів добровільної цивільної відповідальності в 2014 р. зменшилась, порівняно з 2012 р., майже на 45 %, а для обов'язкового страхування навпаки зросла, проте лише на 10 %. Щодо страхового тарифу з добровільної і обов'язкової цивільної відповідальності, то протягом

дослідженого періоду він зріс з 0,02 до 0,09 % та з 0,02 до 0,22 % відповідно. Основними фінансовими показниками, що характеризують ринок автотранспортного страхування, є: страхові премії, страхові виплати.

Щодо чистих страхових виплат, то їх загальна сума в період 2012–2014 рр. зросла з 2423,6 млн. грн. до 2763,8 млн. грн. Тобто, за період 2012–2014 рр. чисті страхові виплати збільшились на 340,2 млн. грн. Основна частина страхових виплат у 2014 р. (58,6 %) здійснена за договорами страхування наземного транспорту (КАСКО), що є меншою порівняно з 2012 р. (59,4 %); частина страхових виплат (35,7 %), здійснених за договорами страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ), є меншою, порівняно з 2012 р. (39,1 %). В цілому в дослідженому періоді спостерігається зростання суми страхових виплат за договорами автотранспортного страхування. Тенденція щодо зростання рівня виплат спостерігається в усіх видах автострахування, крім страхування добровільної цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Така тенденція із виплатами по автотранспортному страхуванню пов'язана насамперед зі значним коливанням у бік збільшення курсу іноземної валюти відносно національної валюти, що на пряму вплинуло на вартість запасних частин, що замінюються при ремонті авто, матеріалів та відповідно вартості робіт. Отже, підсумовуючи та аналізуючи сучасні тенденції на ринку добровільного страхування автотранспортних засобів, варто зазначити, що популярність, необхідність та актуальність цього виду страхового захисту для споживачів страхових послуг є очевидними. Однак оцінка стану ринку автотранспортного страхування виявила низку проблем, що стримують розвиток ринку автострахування України, а саме:

- зменшення попиту на послуги автострахування з боку потенційних страхувальників;

- зростання виплат страхових сум та підвищення збитковості процесів страхування внаслідок підвищення темпів росту страхових виплат при зниженні темпів росту страхових премій, що призводить до погіршення

загального стану забезпеченості страховиків насамперед ліквідними активами, які забезпечують формування страхових резервів;

- відсутність якісної статистичної інформації в страховому секторі;
- недосконалість законодавчого регулювання у сфері автострахування, невідповідність чинних нормативно-правових актів вимогам сьогодення та європейським стандартам;
- низький рівень послуг, що надаються окремими страховиками, та наявність випадків шахраювання.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Інтеграція страхового ринку України в міжнародні ринки фінансових послуг потребує підвищення довіри до страхових компаній, що формується за допомогою трьох чинників: надійності, якості послуг, рівня обслуговування в разі настання страхового випадку.

З огляду на зазначене, для розвитку ринку автотранспортного страхування через його розширення та підвищення якості страхової послуги і довіри страхувальників до цих послуг необхідне поступове впровадження низки заходів, що пов'язані з такими факторами впливу:

- усунення наслідків світової фінансово-економічної кризи з метою недопущення зниження платоспроможності страховиків;
- перегляд тарифної політики страхових компаній, зокрема тих, що мають значну питому вагу автострахування в своїх портфелях;
- зростання ролі страхових брокерів;
- створення розвинутої та платоспроможної системи страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів, здатної компенсувати збитки від непередбачених подій;
- запровадження програм інформування населення через засоби масової інформації про стан і перспективи страхового ринку;
- відновлення довіри українського народу до страховиків, що передбачає повернення вкладених коштів;

- підвищення потужності страхових компаній шляхом збільшення розмірів власного капіталу, покращання організації роботи та надання якісних страхових послуг;

- активізація ролі держави та її органів у зміцненні та розвитку автострахування; – розширення міжнародного співробітництва у сфері обміну інформацією про діяльність страхових компаній, які надають послуги щодо даного виду, та ін.

Згідно чинної редакції Закону України «Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» ст.. 22 застосовується в наступній редакції:

22.1. При настанні страхового випадку страховик відповідно до лімітів відповідальності страховика відшкодовує у встановленому цим Законом порядку оцінену шкоду, яка була заподіяна у результаті дорожньо-транспортної пригоди життю, здоров'ю, майну третьої особи.

22.2. Відповідно до цього Закону потерпілим, які є юридичними особами, страховиком відшкодовується виключно шкода, заподіяна майну.

Пропоную наступну редакцію цих статі

22.1. При настанні страхового випадку страховик відповідно до лімітів відповідальності страховика відшкодовує у встановленому цим Законом порядку шкоду, яка була заподіяна у результаті дорожньо-транспортної пригоди життю, здоров'ю, майну третьої особи в обсязі, достатньому для відновлення споживчих якостей майна та здоров'я людини.

Запропоновані напрями розвитку автострахування в Україні сприятимуть створенню повноцінного страхового ринку як об’єктивного атрибута ринкової економіки в сучасних умовах.

РОЗДІЛ 4

ОХОРОНА ПРАЦІ ТА ТЕХНІКА БЕЗПЕКИ В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ

В дипломній магістерській роботі розглядається тема «Автострахування: тенденції та перспективи його розвитку в Україні»

Робоче місце знаходиться у офісному приміщенні бухгалтерії, яке розраховане на вісім працівників.

Кожен робітник забезпечений персональним комп'ютером та стаціонарним телефоном. Також в офісі знаходяться чотири принтери для загального користування, освітлювальні прилади, три факси та один шредер.

Для підтримання комфортних умов мікроклімату у приміщенні у спекотну пору року працює два кондиціонери, а узимку – опалювальні прилади.

Аналіз потенційних небезпек

В сфері фінансів, при виконанні бухгалтером своїх обов'язків, на робочому місці виникають такі потенційні небезпеки:

- ураження електричним струмом, у наслідок несправності електробоюаднання, невиконання правил техніки безпеки при користуванні електричним боюаднанням, що може призвести до електротравм або летального наслідку;
- механічне травмування в наслідок не раціонального розташування робочих місць;
- нервово-психічні навантаження в наслідок специфіки виконуваних робіт, що призводить до захворювань загального характеру;
- негативні відносини у колективі в наслідок постійних емоційних зривів, які призводять до підвищених емоційних навантажень;
- кістково-м'язові порушення, у зв'язку з тривалим статичним напруженням м'язів спини, шиї, рук і ніг, що призводить до ушкодження опорно-рухового апарату;

- негативний вплив електромагнітних, в тому числі і рентгенівських випромінювань при використанні моніторів персональних комп'ютерів (далі ПК) з електронно-променевою трубкою, що призводить до погіршень зору, зниження імунітету;

- недостатнє освітлення виробничих приміщень і робочих місць, у зв'язку з несправністю, або хибного вибору освітлювальних приладів, що призводить до погіршення зору;

- підвищений рівень шуму, який створюється перетворювачем напруги електронно-обчислювальної машини (далі ЕОМ), її технічною периферією, а також людьми, що працюють у приміщенні, і який призводить до погіршення слуху;

- незадовільні параметри мікроклімату робочого місця, у зв'язку із відсутністю приладів, що забезпечують необхідний повітряобмін та опалювальної системи, які можуть викликати загальні захворювання;

- вірогідність загоряння, у зв'язку із несправністю електричного обладнання, недотримання, або порушення правил протипожежної безпеки обслуговуючим персоналом, що призводить до пожежі;

- неправильні дії персоналу в умовах надзвичайних ситуацій, які призводять до паніки та загибелі людей;

- можливість отруєння хімічними речовинами, які виділяються у повітря робочої зони при роботі з ПК та іншою офісною технікою;

- професійне (емоційне) вигорання - психологічний стан здорових людей, які працюють у системі «людина-людина», що характеризуються емоційним виснаженням, деперсоналізацією, редукцією особистих досягнень. На початку синдрому вигорання приглушаються емоції, відчувається незадоволеність собою або, навпаки, з'являється нечутливість до речей, які звичайно викликають гостру реакцію. На другій стадії цього синдрому психологічний стан проявляється на рівні емоцій. Виникає недоброзичливе відношення до людей, з якими доводиться спілкуватися щодня: вони дратують, злять. Третя стадія - виснаження. Робота виконується за відсутністю творчих

підходів, різко знижується насага на дотримання правил безпеки. З'являються різкість, озлобленість, брутальність, відстороненість, замкненість, переоцінка професійних цінностей.

Заходи по забезпеченню безпеки.

У приміщенні офісу застосовується широке різноманіття електроприладів: персональні комп'ютери, принтери, ксерокси, освітлювальні прилади, кондиціонери, побутові електроприлади тощо. Небезпека ураження електричним струмом при використанні цих приладів з'являється при недотриманні заходів обережності, а також при відмові або несправності цього обладнання. Наслідки ураження електричним струмом залежать від багатьох факторів: опору організму, величини, тривалості дії, роду і частоти струму, шляхів його проходження через життєво важливі органи, умов зовнішнього середовища.

Для запобігання ураження електричним струмом встановлено електроустаткування, яке відповідає вимогам: ПУЕ («Правила устрою електроустановок»)[40] і ГОСТ 12.1.030-81 (2001) «ССБТ. Электробезопасность. Защитное заземление, зануление»[41], величина опору захисного заземлення електрообладнання приміщення - 4 Ом; НПАОП 40.1-1.32-01 «Правила устройства электроустановок. Электрооборудование специальных установок»[42], приміщення, в якому розташовуються ЕОМ, різноманітне устаткування, відноситься до класу пожежезабезпечної зони П-Па, тому передбачений мінімальний ступінь захисту ізоляції обладнання IP44; ГОСТ 12.1.009-76 (1999) «ССБТ. Электробезопасность. Термины и определения»[43] обладнання офісу має подвійну ізоляцію, яка складається з робочої та додаткової ізоляції; ГОСТ 12.2.007.0-75* (2001) «ССБТ. Изделия электротехнические. Общие требования безопасности»[44] ЕОМ, периферійні пристрої ЕОМ та устаткування для обслуговування, ремонту та налагодження ЕОМ по способу захисту людини від ураження електричним струмом, належать до I класу, оскільки мають подвійну ізоляцію, елемент для заземлення та провід для приєднання до джерела живлення, що має заземлюючу жилу і вилку з

заземлюючим контактом. Експлуатація електроустановок і електроустаткування проводиться відповідно до НПАОП 40.1-1.01-97 «Правила безпечної експлуатації електроустановок»[45] та НПАОП 40.1-1.21-98 «Правила безпечної експлуатації електроустановок споживачів»[46].

Ймовірність механічного травмування може виникнути внаслідок не раціонального розташування робочих місць, захаращення робочих місць або у зв'язку з недбалістю та неуважністю обслуговуючого персоналу. Для виключення травматизму зроблено більш зручне та раціональне розташування робочих місць, таким чином збільшена відстань між ними.

У зв'язку із стресовими ситуаціями та нервово-емоційними навантаженнями у працівників може виникнути ймовірність захворювань загально-невротичного характеру.

З метою зниження нервово-емоційного напруження, стомлення зорового аналізатора, поліпшення мозкового кровообігу, подолання несприятливих наслідків гіподинамії, запобігання втоми, передбачені перерви у роботі – 15 хвилин кожні дві години, а також спеціально обладнане приміщення – кімната відпочинку.

Для оптимізації відносин у колективі проводяться тренінги з залучанням психологів на теми: «Адаптація у новому колективі», «Поведінка в суспільстві».

Для запобігання кістково-м'язових порушень у зв'язку з тривалим статичним напруженням м'язів спини, шиї, рук і ніг необхідно виконувати фізичні вправи 2-3 рази протягом робочого часу.

Заходи по забезпеченню виробничої санітарії та гігієни праці

Внаслідок роботи за ПК, на фізіологію людини негативно впливають електромагнітні випромінювання. Щоб зменшити наслідки впливу на людину та знизити негативні показники у робочій зоні до допустимих значень, згідно з ГОСТ 12.2.007.0-75 «Изделия электротехнические. Общие требования безопасности»[47], вироби, які створюють електромагнітні поля, повинні мати захисні елементи (екрани, поглиначі і т.д.). Вимоги до захисних елементів

повинні бути вказані в стандартах та технічних умовах на конкретні види виробів. Згідно з НПАОП 0.00-1.28-10 «Правила охорони праці під час експлуатації електронно-обчислювальних машин»[48] та ДСанПіН 3.3.2.007-98 «Державні санітарні правила і норми роботи з візуальними дисплейними терміналами електронно-обчислювальних машин»[49], на робочих місцях обладнаних ПК встановлені рідкокристалічні монітори, які не є джерелами рентгенівського та електромагнітного випромінювань.

Основними причинами недостатньої або нераціональної освітленості робочих місць є несправність або нераціональний вибір освітлювальних приладів.

Незадовільна освітленість на робочому місці або на робочій зоні може бути причиною зниження продуктивності та якості праці, отримання травм. Недостатнє освітлення викликає зоровий дискомфорт, що виражається у відчутті незручності або напруженості. Тривале перебування в умовах зорового дискомфорту призводить до розсіювання уваги, зменшення зосередженості, зоровій і загальній втомі.

У офісному приміщенні, згідно ДБН В.2.5-28-2006 «Інженерне обладнання будинків і споруд. Природне і штучне освітлення»[50] передбачене природне та штучне освітлення. Природне освітлення здійснено через світлові прорізи, які забезпечують коефіцієнт природної освітленості (КПО) не нижче 1,5%. Для захисту від прямих сонячних променів, які створюють прямі та відбиті відблиски на поверхні екранів і клавіатури, передбачено сонцезахисні пристрої, на вікнах встановлені жалюзі або штори.

Для того, щоб визначити загальну штучну освітленість приміщення бухгалтерії на підприємстві ПСП Агрофірма «Росія» проведемо розрахунок.

Вихідні дані:

- довжина приміщення (А) – 12 м;
- ширина (В) – 6 м;
- висота (Н) – 3,8 м;
- тип світильника – ЛПО;

- $L/h - 1,4$;
- Колір стелі, стін, підлоги ($\rho_{\text{ст}}, \rho_{\text{с}}, \rho_{\text{п}}$) – 70%, 50%, 30%.

Нормовані показники штучного освітлення для адміністративних будівель, а саме кабінетів та робочих кімнат, згідно ДБН В.2.5-28-2006 «Природне і штучне освітлення»: висота робочої поверхні над підлогою (h_p) – 0,8 м, розряд та підрозряд зорової роботи – Б-1, освітленість робочих поверхонь при загальному освітленні (E_n) – 300 лк.

Значення коефіцієнту запасу (K_z) при проектуванні штучного освітлення для кабінетів і робочих приміщень дорівнює 1,4.

Спочатку проведемо розрахунок кількості рядів світильників у приміщенні N_p :

$$N_p = \frac{B}{(H - h_p) \cdot [L/h]}, \text{ шт.} \quad (4.1)$$

де B – ширина приміщення, м;

H – висота приміщення, м;

h_p – висота робочої поверхні, м;

$[L/h]$ – числове значення коефіцієнта світильника.

$$N_p = \frac{6}{(3,8 - 0,8) \times 1,4} = 2 \text{ шт.}$$

Наступною визначимо максимально припустиму відстань між рядами світильників L_{max} :

$$L_{\text{max}} = \frac{B}{N_p}, \text{ м.} \quad (4.2)$$

де B – ширина приміщення, м;

N_p – кількість рядів світильників у приміщенні, шт.

$$L_{\text{max}} = \frac{6}{2} = 3 \text{ м.}$$

Далі визначаємо значення індексу приміщення i , що характеризує співвідношення розмірів освітлювального приміщення і висоти розміщення світильників:

$$i = \frac{A \cdot B}{(H - h_p) \cdot (A + B)} \quad (4.3)$$

де A – довжина приміщення, м;

B – ширина приміщення, м;

H – висота приміщення, м;

h_p – висота робочої поверхні, м.

$$i = \frac{12 \times 6}{(3,8 - 0,8) \times (12 + 6)} = 1,33$$

З огляду на те, що тип світильника ЛПО, $L/h = 1,4$, колір стелі, стін, підлоги ($\rho_{ст}$, $\rho_{с}$, $\rho_{п}$) відповідно 70%, 50%, 30%, а індекс приміщення (i) – 1,33, слідує, що значення коефіцієнта використання світлового потоку (η), створюваного світильниками вибраного типу, приймає значення 50%.

Визначимо сумарний світловий потік освітлювальної установки у даному приміщенні Φ_{Σ} :

$$\Phi_{\Sigma} = \frac{E_H \cdot A \cdot B \cdot k_z \cdot z}{\eta}, \text{ лм}; \quad (4.4)$$

де E_H – рівень нормованого загального освітлення, лк;

A – довжина приміщення, м;

B – ширина приміщення, м;

k_z – коефіцієнт запасу (для люмінесцентних ламп $k_z = 1,4 \dots 1,7$);

z – коефіцієнт нерівномірності (мінімальної) освітленості (відношення середньої освітленості до мінімальної освітленості), як правило дорівнює (для люмінесцентних ламп $z = 1,1$);

η – коефіцієнт використання світлового потоку.

$$\Phi_{\Sigma} = \frac{300 \times 12 \times 6 \times 1,4 \times 1,1}{0,5} = 66\,528 \text{ лм.}$$

Далі визначаємо умовну загальну кількість світильників у приміщенні $N_{\text{св}}^*$

:

$$N_{\text{св}}^* = \frac{A \cdot B}{L_{\text{max}}^2}, \text{ шт}; \quad (4.5)$$

де A – довжина приміщення, м;

B – ширина приміщення, м;

L_{max} – максимально припустима відстань між рядами світильників, м.

$$N_{\text{св}}^* = \frac{12 \times 6}{3^2} = 8 \text{ шт.}$$

Розрахуємо світловий потік умовного джерела світла $\Phi_{\text{л}}^*$:

$$\Phi_{\text{л}}^* = \frac{\Phi_{\Sigma}}{N_{\text{л}}^*}, \text{ лм}; \quad (4.6)$$

де Φ_{Σ} – сумарний світловий потік освітлювальної установки, лм;

$N_{\text{л}}^*$ – загальна кількість ламп у світильнику, яка розраховується за

формулою:

$$N_{\text{л}}^* = N_{\text{св}}^* \cdot n, \text{ шт}; \quad (4.7)$$

де n – кількість ламп у світильнику, шт.

З урахуванням того, що для світильника типу ЛПО, кількість ламп у світильнику (n) дорівнює – 2 шт.

$$N_{\text{л}}^* = 8 \times 2 = 16 \text{ шт.}$$

$$\Phi_{\text{л}}^* = \frac{66\,528}{16} = 4\,158 \text{ лм.}$$

Вибираємо тип стандартної лампи BASICT8, позначення якої L 36W/640, з найближчим значенням фактичного світлового потоку лампи $\Phi_L - 2850$ лм, і знаходимо коефіцієнт m (співвідношення між розрахунковим світловим потоком лампи Φ_L^* та фактичним світловим потоком вибраної стандартної лампи Φ_L):

$$m = \frac{\Phi_L^*}{\Phi_L}, \quad (4.8)$$

$$m = \frac{4\,158}{2850} = 1,46.$$

Визначаємо оптимальну (фактичну) кількість світильників у приміщенні $N_{св}$:

$$N_{св} = N_{св}^* \cdot m, \text{ шт}; \quad (4.9)$$

де $N_{св}^*$ – умовна загальна кількість світильників у приміщенні, шт.

m – співвідношення між розрахунковим світловим потоком лампи та фактичним світловим потоком вибраної стандартної лампи.

$$N_{св} = 8 \times 1,46 = 12 \text{ шт.}$$

Наступним визначаємо фактичну кількість ламп у приміщенні N_L :

$$N_L = N_{св} \cdot n, \text{ шт}; \quad (4.10)$$

де $N_{св}$ – оптимальна (фактична) кількість світильників у приміщенні, шт;

n – кількість ламп у світильнику, шт.

$$N_L = 12 \times 2 = 24 \text{ шт.}$$

Останнім знаходимо значення загальної розрахункової освітленості (E_p) у приміщенні, що створюється при застосуванні стандартних ламп:

$$E_p = \frac{\Phi_{\text{л}} \cdot N_{\text{л}} \cdot \eta}{A \cdot B \cdot k_z \cdot z}, \text{ лк}; \quad (4.11)$$

де $\Phi_{\text{л}}$ – фактичний світловий потік вибраної стандартної лампи, лм;

$N_{\text{л}}$ – фактична кількість ламп у приміщенні, шт;

η – коефіцієнт використання світлового потоку;

A – довжина приміщення, м;

B – ширина приміщення, м;

k_z – коефіцієнт запасу;

z – коефіцієнт нерівномірності (мінімальної) освітленості.

$$E_p = \frac{2850 \times 24 \times 0,5}{12 \times 6 \times 1,4 \times 1,1} = 308,44 \text{ лк.}$$

Як підсумок розрахунків, можна сказати, що для створення штучної освітленості 308,44 лк кабінету, площею 72 м², оптимальна кількість світильників – 12 шт., що розташовані в два ряди.

Рівні звукового тиску в октавних смугах частот, рівні звуку та еквівалентні рівні звуку на робочих місцях приміщення відповідають вимогам ДСанПіН 3.3.2.007-98 «Державні санітарні правила і норми роботи з візуальними дисплейними терміналами електронно-обчислювальних машин»[51] та ДСН 3.3.6.037-99 «Санітарні норми виробничого шуму, ультразвуку та інфразвуку»[52]. Зниження рівня шуму в приміщенні здійснено за допомогою:

- використання більш сучасного обладнання;
- розташування принтерів та різноманітного устаткування колективного користування на значній відстані від більшості робочих місць працівників;
- переведення жорсткого диска в режим сну (Standby), якщо комп'ютер не працює протягом визначеного часу;
- використання блоків живлення ПК з вентиляторами на гумових підвісках;

Неправильне проектування або несправність систем опалення та вентиляції в приміщенні офісу може призвести до негативних впливів на здоров'я працівників у вигляді простудних захворювань, перегрівань, проблем із дихальними шляхами тощо.

Метеорологічні умови в приміщенні офісу – температура повітря, відносна вологість повітря й швидкість його переміщення відповідають встановленим санітарно-гігієнічним вимогам ДСН 3.3.6.042-99 «Державні санітарні норми мікроклімату виробничих приміщень»[53] і ГОСТ 12.1.005-88 (1991) «ССБТ. Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны»[54]. Роботи в офісному приміщенні, належать до категорії Іб - легка робота, тому передбачені наступні оптимальні значення параметрів мікроклімату:

- у холодний період року: температура 21-23°C; відносна вологість: 40-60%; швидкість переміщення повітря: 0,1 м/с;

- у теплий період року: температура 22-24°C; відносна вологість: 40-60%; швидкість переміщення повітря: 0,2 м/с.

Забезпечення таких параметрів мікроклімату досягається оснащенням приміщень пристроями кондиціонування, вентиляції та дезодорації повітря, системами опалювання.

Оптимальні рівні позитивних (п+) і негативних (п-) іонів у повітрі приміщення з ВДТ відповідають вимогам ГН 2152-80 «Санітарно-гігієнічні норми допустимих рівнів іонізації повітря виробничих та громадських приміщень»[55] і становить: $n+ = 1500-30000$ (шт. на 1см^3); $n- = 3000-5000$ (шт. на 1см^3). Підтримку оптимального рівня легких позитивних і негативних аероіонів у повітрі на робочих місцях забезпечуються за допомогою біполярних коронних аероіонізаторів.

Для запобігання виділення шкідливих та небезпечних речовин у повітря робочої зони при роботі з ПК слід дотримуватися таких вимог:

- Експлуатація усіх складових ПК та оргтехніки повинна здійснюватися згідно з рекомендованими режимами;

- У разі виявлення несправності слід припинити використання обладнання;
- Влаштування штучної та природної вентиляції у приміщеннях, де експлуатується ПК, згідно СНиП 2.04.05 – 91 «Отопление, вентиляция и кондиционирование воздуха. Нормы проектирования»[56];

Для запобігання синдрому професійного вигорання або зниження ступеня його виразності існує ряд рекомендацій:

а) Оволодіння вміннями та навичками саморегуляції сприяють зниженню рівня стресу;

б) Професійний розвиток і самовдосконалення (працівникам надається програма тренінгів по підвищенню кваліфікації; один раз в квартал проводяться мастер-класи націлені на розширення кола навичок робітників);

в) Уникнення непотрібної конкуренції;

г) Емоційне спілкування з колегами (на підприємстві діє принцип «Твій колектив – твоя сім'я», проводиться групове справляння всіх свят);

г) Підтримка гарної фізичної форми (один раз на місяць на вихідних організують День здоров'я, програма заходів залежить від побажань колективу та затверджується методом голосування).

Заходи з пожежної безпеки.

Пожежна безпека – це стан об'єкта, при якому з регламентованою ймовірністю виключається можливість виникнення та розвиток пожежі і впливу на людей її небезпечних факторів, а також забезпечується захист матеріальних цінностей.

Для ліквідації пожежі на початковій стадії її розвитку силами персоналу підприємства використовуються первинні засоби пожежогасіння, такі як вогнегасники, пожежний інвентар, системи автоматичного пожежогасіння.

Своєчасне виявлення ознак займання й виклик пожежних підрозділів дає змогу швидко локалізувати осередки пожежі та вжити заходи щодо її ліквідації, а отже, створює можливість суттєво зменшити обсяги заподіяної шкоди. Найшвидшим та найнадійнішим засобом сповіщення про виникнення

пожежі вважаються установки електричної пожежної сигналізації (ЕПС). За схемою з'єднання на підприємстві використовується кільцева установка ЕПС.

В кільцевій установці ЕПС в приміщенні бухгалтерії встановлено адресований пожежний сповіщувач. Адресований сповіщувач постійно або періодично активно формує сигнал про стан пожежонебезпечності у захищуваному приміщенні та про власну працездатність із зазначенням свого номера (адреси).

В дію введено також тепловий автоматичний пожежний сповіщувач типу ІТМ.

Для офісного приміщення бухгалтерії згідно ДБН В.1.1.7 – 2002 «Пожежна безпека об'єктів будівництва»[57] залежно від агрегатного стану й особливостей горіння різних горючих речовин та матеріалів актуальні такі класи пожеж:

- клас А – пожежі твердих речовин, переважно органічного походження, горіння яких супроводжується тлінням (деревина, текстиль, папір);
- клас Е (додатковий) – пожежі, пов'язані з горінням електроустановок.

Згідно НАПББ.03.002–2007 "Норми визначення категорій приміщень, будинків та зовнішніх установок за вибухопожежною та пожежною небезпекою»[58] офісне приміщення відноситься до найнижчої категорії Д.

Для офісного приміщення бухгалтерії підприємства ПСП Агрофірма «Росія» категорії Д площею 72 м² слід застосовувати один вогнегасник типу ВВ-5 (для гасіння загорянь електроприладів).

Заходи по забезпеченню безпеки у надзвичайних ситуаціях.

Порядок проведення аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт

У ході аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт організується і проводиться їх всебічне забезпечення - комплекс заходів, здійснюваних з метою створення умов для успішного виконання завдань залучаються до робіт силами ліквідації НС. До основних видів забезпечення відносяться: розвідка,

радіаційна та хімічний захист, інженерне, протипожежний, дорожнє, гідрометеорологічне, технічне, метрологічне, матеріальне та медичне забезпечення, комендантська служба і охорона громадського порядку.

Послідовність проведення аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт у зоні лиха багато в чому залежить від характеру сформованої обстановки і визначається головою комісії з НС. Як правило, всі завдання виконуються в три етапи в певній послідовності і в мінімально короткі терміни.

Перший етап - вирішуються завдання із екстреної захисту персоналу об'єктів і населення, запобіганню розвитку чи зменшенню впливу вражаючих факторів джерел аварій (катастроф) і підготовці до проведення (виконанню) аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт. У першу чергу сповіщають персонал об'єкта і населення про НС.

Другий етап - основним завданням є безпосереднє виконання аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт. Одночасно продовжується виконання завдань першого етапу. У першочерговому порядку проводяться роботи по влаштуванню проїздів і проходів в завалах до захисних споруд, пошкодження і руйнування будівель і споруд, де можуть перебувати потерпілі, місцям аварії.

Після закінчення робіт по влаштуванню проїздів (проходів) формування механізації спільно з аварійно-технічними та рятувальними формуваннями, а при пожежах на об'єктах - і з командами пожежогасіння, висуваються до місць робіт і приступають до розшуку і порятунку людей, розкриттю завалених захисних споруд, при необхідності подачі в них повітря і до проведення інших робіт. Газорятувальний загін підприємства веде роботи в загазованих будівлях і спорудах. У першу чергу перекривається газопровід, встановлюються причини витоку газу та здійснюється їх усунення, провітрюються всі приміщення з метою запобігання вибухів і виникнення пожеж.

Одним із головних завдань аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт, що вирішуються в початковій стадії розвитку хімічної аварії, є призупинення або обмеження викиду (витоку) ОХВ. Для цього перекривають

крани і засувки на магістралях і ємностях, використовують бандажі, хомути, тампони, заглушки, перекачують рідину з аварійної ємності в запасну (резервну).

Для зниження швидкості випаровування НХР та обмеження глибини розповсюдження їх парогазової фази можна використовувати наступні способи: розсіювання (поглинання) парогазової і рідкої фази НХР; ізоляцію рідкої фази пенами, плівковим матеріалом, настилом і т.п.; дегазацію (нейтралізацію) ОХВ розчинами хімічно активних реагентів.

Хіміки-розвідники спільно з групами знезараження визначають, якими ОХВ утворений осередок хімічного зараження, ступінь зараження місцевості, будівель, споруд і позначають межі осередку та шляхи їх обходу. Групи знезараження в першу чергу локалізують осередок хімічного зараження, дегазують проходи до об'єктів, де необхідно вести гасіння пожеж, розшуковують уражених і надають їм допомогу, а також виводять людей із зараженої місцевості.

Команди пожежогасіння, взаємодіючи з іншими формуваннями, по влаштованим проездам підходять до місць пожеж. В першу чергу вони ведуть боротьбу з пожежами, що перешкоджають просуванню сил до ділянок (об'єктів) робіт та утруднюють проведення аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт. Надалі команди пожежогасіння локалізують і гасять пожежі в місцях розміщення апаратури, що знаходиться під високим тиском, вибухонебезпечних і небезпечних хімічних речовин, рятують і евакуюють людей з палаючих будівель, споруд та зони пожежі.

Протипожежні формування рятують людей з палаючих будівель і споруд разом з рятувальними та іншими формуваннями. Завершили роботи протипожежні формування виходять з осередку ураження, проводять спеціальну обробку, ремонтують пожежну техніку і поповнюють запаси засобів огнетушення.

Рятувальні формування, посилені засобами механізації, санітарними дружинами (ланками), з виходом на ділянку (об'єкт) робіт розосереджуються,

розшуковують уражених, витягають їх з завалів, розкривають захисні споруди, рятують людей із пошкоджених та палаючих будинків, надають їм першу медичну допомогу і виносять до місць навантаження на транспорт. Конструкції будинків і споруд, що загрожують обвалом та перешкоджають веденню рятувальних робіт, зміцнюють або обрушають.

Уражених, що знаходяться поблизу поверхні завалу і під дрібними уламками, витягають, розбираючи завал зверху вручну, а знаходяться в глибині завалу (під завалом) - через галереї, що влаштовуються в завалі, використовуючи порожнечі і щілини, що утворилися від великих елементів зруйнованих будівель, або розбираючи завал зверху.

Витягуючи уражених з-під завалів або з-під окремих уламків, слід уникати зрушень елементів завалу (уламків) і нанесення ураженому додаткових травм, звільняючи в першу чергу голову і верхню частину тулуба. Після вилучення враженого йому надають першу медичну допомогу, а при можливості допомогу надають і до його вилучення з-під завалу.

Якщо у пошкоджених та палаючих будинків зруйновані входи і сходи, рятувальні, протипожежні та інші формування виводять і виносять людей через прорізи, що проробляються в суміжні приміщення зі збереженими виходами, або по влаштованим для цього трапах, а також через віконні отвори і балкони за допомогою драбин, автопідйомників і рятувальних мотузок. Рятувальні ланки складаються з трьох-чотирьох чоловік, один з яких призначається старшим.

При рятуванні людей із завалених сховищ та інших захисних споруд насамперед установлюється зв'язок з укриває, виявляється їх стан, ступінь пошкодження фільтровентиляційного обладнання, після чого визначається спосіб розтину. У споруди, якщо це необхідно, в першу чергу подається повітря. При загрозі затоплення або загазування притулку негайно відключаються пошкоджені комунально-енергетичні мережі. Особовий склад формувань, що працює на відкопуванні і розтині захисних споруд, повинен мати електро- і газозварювальні апарати, керосінореза, вогнегасники, а при

наявності хімічного зараження - ЗІЗ, антидоти, індивідуальний протихімічний пакет.

Перша медична допомога ураженим виявляється в порядку саме- і взаємодопомоги, а також особовим складом медичних пунктів формувань, санітарних дружин і рятувальних формувань безпосередньо на місці виявлення постраждалих. При цьому насамперед допомогу надають ураженим НХР (одягають на них протигази, при необхідності вводять антидоти, з відкритих ділянок тіла змивають отруйну рідину), а також з асфіксією, кровотечею, з проникаючими пораненнями живота і грудей. Легко уражені сліднують в медичні пункти пішки самостійно або з супроводжуючими.

На місцях навантаження на автотранспорт проводиться медичне сортування уражених по терміновості евакуації, перевіряється правильність накладення джгутів, пов'язок, шин, вводяться знеболюючі засоби, перевіряється пристосування транспорту до перевезення уражених, їх правильне розміщення на транспорті, призначаються супроводжуючі з числа медичного персоналу або легкопоражених. Перша лікарська допомога ураженим виявляється в загонах першої медичної допомоги і в лікувальних установах.

Після закінчення встановленого часу або при отриманні особовим складом встановлених доз опромінення формування змінюються. Порядок зміни визначає старший начальник.

Після передачі об'єктів робіт сменяемое формування збирається у встановленому місці, де перевіряють наявність людей та інструментів, потім слідує в район збору.

Третій етап - вирішуються завдання щодо забезпечення життєдіяльності населення в районах, постраждалих в результаті аварії (катастрофи), і по відновленню функціонування об'єкта. Здійснюються заходи з відновлення житла (або зведення тимчасових житлових будівель), енерго- і водопостачання об'єктів комунального обслуговування, ліній зв'язку, організації медичного обслуговування виробничого персоналу і населення, постачання продуктами і предметами першої необхідності. При зараженні житлового масиву

проводиться його дезактивація, дегазація та дезінфекція. По закінченні цих робіт повертаються евакуйовані виробничий персонал і населення. Одночасно з цими роботами починаються роботи але відновленню функціонування об'єктів економіки.

Таким чином, охорона праці - це система правових, соціально-економічних, організаційно-технічних, санітарно-гігієнічних і лікувально-профілактичних заходів та засобів, спрямованих на збереження здоров'я і працездатності людини в процесі праці. Головний об'єкт охорони праці - це людина в процесі праці, виробниче середовище, організація праці на виробництві. Основна мета охорони праці - це створення здорових і безпечних умов праці. Законодавство про охорону праці складається з Кодексу законів про працю України: закону України „Про охорону праці” та інших нормативних актів.

За результатами проведеного аналізу стану охорони праці у відділі бухгалтерії ПСП Агрофірми «Росія», було виявлено, що в цілому вона відповідає як внутрішнім документам з питань охорони праці, так і нормативно-законодавчим актам. Щодо умов праці співробітника бухгалтерії, то вони відповідають існуючим санітарно-гігієнічним нормам, за винятком ненормованого режиму праці та малорухомого характеру роботи. Приміщення бухгалтерії по категорії вибухо- і пожежонебезпечності та ступеню вогнестійкості відповідають нормам, але важливо звернути увагу на утримання в справному стані засобів протипожежного захисту та своєчасне інформування пожежної охорони про несправність пожежної техніки.

Характеризуючи стан охорони праці та безпеки в надзвичайних ситуаціях на ПСП Агрофірми «Росія», слід відзначити, що на підприємстві відповідально ставляться до їх забезпечення. Проте, на нашу думку, керівництву підприємства слід звернути більшу увагу на забезпечення постійного контролю за дотриманням правил безпеки працівниками при роботі з оргтехнікою, сприяти встановленню короткочасних додаткових перерв під час

роботи з комп'ютерами, забезпечити додаткову вентиляцію та теплообмін в адміністративних приміщеннях.

ВИСНОВКИ

На основі проведеного дослідження можна зробити наступні висновки щодо сутності і особливостей розвитку страхування автотранспортних засобів в Україні:

- Експлуатація автомобіля в Україні без поліса страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСАЦВ) заборонена.
- Страхові платежі в бухгалтерському та податковому обліку підлягають розподілу за періодами, до яких вони належать згідно з договором страхування.
- Якщо в результаті ДТП автомобіль підлягає ліквідації, то зобов'язання з ПДВ не нараховуються за умови надання разом з декларацією з ПДВ документів про знищення ОЗ.
- Доходи на суму страхового відшкодування визнають в обліку згідно з датою складання страхового акта (аварійного сертифіката).
- Порядок відображення операції з отримання страхового відшкодування не залежить від того, на чий рахунок воно перераховане: СТО чи підприємства — власника автомобіля.
- Страхування засобів автотранспорту, які належать громадянам – це добровільне страхування транспортних засобів (авто-КАСКО) на випадок його пошкодження або повного конструктивного знищення внаслідок ДТП, стихійного лиха або крадіжки.
- Розвиток страхування автотранспортних засобів стимулюється зростаючим попитом на захист від численних ризиків в умовах економічної нестабільності, яка супроводжується випадками ДТП, зростанням злочинності, травматизмом тощо. Швидке зростання парку автомобілів в Україні зумовлює збільшення числа дорожньо-транспортних пригод та пов'язаних з ними збитків, заподіяних життю, здоров'ю та майну громадян.
- Страхування автотранспортних засобів здійснюється виключно на добровільній основі. У зв'язку з тим, що на страховому ринку України діє велика кількість страхових компаній, у кожній страховій компанії, що

займається страхуванням автомобільного транспорту, існують свої умови, нововведення, тарифи, додаткові вимоги, властиві тільки їй одній. Але в усіх компаніях є однакові стандартні положення.

- Вартість полісу КАСКО розраховується за стандартною формулою: $\text{страхова премія} = (\text{страхова сума} * \text{страховий тариф})$. Страхування здійснюється за тарифами, складеними з урахуванням типу транспортного засобу, його вартості, терміну експлуатації та ін. Також до уваги беруться стаж водія, випадки участі в ДТП, тривалість здійснення страхування тощо.

- Незмінними лідерами в страхуванні авто-КАСКО протягом останніх років є такі страхові компанії як: АХА Страхування, Українська страхова група та Уніка.

- Негативне ставлення громадян до страхування зумовлюється, певним чином, бажанням страховиків якомога скоріше зібрати значний капітал за рахунок підвищення тарифів і невиплат страхового відшкодування. Важливу роль відіграє необізнаність та неуважність страхувальників, відсутність довіри до страховиків та низька платоспроможність автовласників.

- Проблемою також є те, що страхові компанії віддають перевагу підприємствам, оскільки можливо заробити швидше і більше коштів без клопіткої роботи із страхувальниками, особливо з різними категоріями населення. Проте збільшення кількості транспортних засобів – основний стимулюючий фактор щодо розвитку ринку автострахування.

- Негативною особливістю досліджуваного ринку страхування вважається зростання махінацій.

- Незважаючи на збитковість даного сегмента страхового ринку, він залишається пріоритетним напрямом страхового бізнесу для компаній, оскільки дає змогу розширити коло своїх клієнтів, використовуючи зарубіжний досвід, зокрема США.

- Результати дослідження ринку страхування автотранспортних засобів в 2015 році дають змогу виявити можливі напрямки розвитку даного сегменту, а саме: подальше загострення конкуренції на ринку, яке буде

підштовхувати страховиків до оптимізації внутрішніх процесів і пошуку нових продуктів; розширення спектру послуг для страхувальників; використання прогресивних технологій страхування; інформування населення про страхові послуги та ін.

Автовласник захищає свій автомобіль, але не страхує відповідальність перед іншими учасниками дорожнього руху.

Призначення ОСАЦВ і ДСАЦВ — страхування на випадок заподіяння шкоди чужому майну, життю та здоров'ю. Проте ці види страхування не забезпечують страхування транспортного засобу автовласника-винуватця. Ось тут і приходить на допомогу КАСКО.

Добровільно застрахованими ризиками автострахування є:

- пошкодження або знищення транспортного засобу або його частин (у тому числі фар, дзеркал, стекол) унаслідок ДТП;

- крадіжка транспортного засобу, викрадення, пошкодження або знищення його частин, деталей, приладів і приладдя, що викликані навмисними діями третіх осіб;

- пошкодження або знищення транспортного засобу в результаті стихійного лиха, падіння дерев та інших предметів, нападу тварин, а також пожежі або самозаймання транспортного засобу.

При укладенні договору зверніть увагу на виключення зі страхових випадків та обмеження страхування. Адже при їх настанні страхувальник втратить страхову виплату.

Поліси КАСКО можуть уключати різну кількість ризиків і, відповідно, мати різну вартість. Строк дії такого договору, як правило, від 2 тижнів до року.

Головний недолік КАСКО — це висока вартість поліса. Але це плата за захист автомобіля в усіх випадках, покритих цим страхуванням, а не тільки в результаті ДТП (як у випадку з ОСАЦВ).

Крім того, є випадки, коли КАСКО не уникнути. Наприклад, при придбанні автомобіля у кредит його страхування часто є однією з умов надання кредиту банком.

Зауважимо також, що застрахувати можна не тільки власний автомобіль, а й орендований. Так, у разі надання в оренду транспортного засобу власник автомобіля може встановити в договорі оренди обов'язок орендаря укласти договір страхування (ч. 2 ст. 771 ЦКУ). Ураховуючи ступінь ризиків, яким піддаються автомобілі на наших дорогах, більшість договорів оренди напевно містять подібне положення.

Транспортний засіб уже був застрахований орендодавцем? У такій ситуації передання застрахованого автомобіля в оренду не припиняє чинності відповідного договору страхування (ч. 1 ст. 771 ЦКУ).

При добровільному і обов'язковому страхуванні автомобіля підприємство-страхувальник стикається з необхідністю здійснення попередніх страхових платежів.

Страховий ринок є досить потужним фінансовим інструментом, і від його стану, рівня розвитку страхової справи залежить інвестиційна привабливість держави. Тому відносини, що виникають у сфері страхування, підпадають під особливе правове регулювання з боку держави.

Існування різних підходів до оподаткування реального сектора економіки та страхового ринку слугує стимулом переведення доходів із секторів з вищим податковим навантаженням до сектора страхування, де воно значно нижче, та є передумовою для розповсюдження фінансових схем з метою мінімізації податків. Податковий кодекс вирішує цю проблему реформуванням системи оподаткування страхової діяльності.

Зауважимо, що страхові компанії зобов'язані сплачувати загальнодержавні податки і збори (обов'язкові платежі), а також місцеві податки і збори (обов'язкові платежі), перелік яких і порядок адміністрування регулюється Податковим кодексом України, проте з урахуванням специфічних особливостей господарської діяльності страхових компаній.

З метою більш глибокої оцінки запропонованої реформи розглянемо порядок оподаткування страховиків, що використовувався з 1997 року на підставі Закону України «Про оподаткування прибутку підприємств». Останній втратив свою чинність після запровадження Податкового кодексу.

Раніше для цілей оподаткування страхової діяльності під оподатковуваним доходом розуміли суму страхових платежів (страхових внесків, страхових премій), одержаних (нарахованих) страховиком-резидентом протягом звітного періоду за договорами страхування і перестрахування ризиків на території України або за її межами (крім договорів страхування життя), зменшених на суму страхових платежів, сплачених (нарахованих) страховиком за договорами перестрахування з резидентом та сплачених за договорами перестрахування з нерезидентом у тому ж податковому періоді.

Оподатковувані доходи від страхової діяльності (крім страхування життя) страховиків-резидентів оподатковувались за ставкою у розмірі 3 % суми валового доходу, одержаного від страхової діяльності, та не підлягали оподаткуванню за ставкою, визначеною статтею 10 Закону «Про внесення змін до Закону України» «Про оподаткування прибутку підприємств» у редакції від 24 грудня 2002 № 249 (25%).

Страховики, які здійснювали виплати у межах договорів страхування або перестрахування ризиків (у тому числі страхування життя) на користь нерезидентів, були зобов'язані оподатковувати суми такого страхування або перестрахування таким чином:

а) при страхуванні або перестрахуванні ризику у страховиків та перестраховиків-нерезидентів, рейтинг фінансової надійності (стійкості) яких відповідав вимогам, встановленим Кабінетом Міністрів України на підставі прилюдного оголошення рейтингів таких компаній, - за ставкою 0 %

б) в інших випадках - за ставкою 15 % від суми таких виплат за власний рахунок.

У разі порушення вимог договору автострахування, в тому числі його дострокового розірвання протягом визначеного граничного строку, доходи,

одержані страховиком за таким договором, оподатковувались за ставкою 6 % у податковому періоді, в якому відбувся факт такого порушення, з нарахуванням пені на суму такого доходу, розрахованої з початку податкового періоду, наступного за податковим періодом, на який припадає отримання таких доходів страховиком, до дня включення до валового доходу такого страховика.

Якщо платник податку достроково розривав договір автострахування до закінчення граничного строку або порушував інші вимоги, то він був зобов'язаний включити до валового доходу суму страхових платежів за таким договором за наслідками податкового періоду, на який припадає таке дострокове розірвання або порушення інших вимог, збільшену на суму пені, нараховану на суму таких страхових внесків, яка розраховувалась з початку податкового періоду, наступного за періодом, в якому такий платник податку вперше збільшив валові витрати на суму таких страхових платежів у межах такого договору, до дня подання податкової декларації за наслідками податкового періоду, на який припадає факт такого дострокового розірвання або порушення таких інших вимог. При цьому викупна сума, яка поверталась платнику податку страховиком, не включалась до складу валових доходів такого платника податку.

Податковим кодексом передбачається запровадження нової системи оподаткування прибутку страховиків у два етапи.

Перший етап ґрунтується на нормах п. 8 підрозділу 4 розділу XX «Перехідні положення» – це збереження протягом наступного звітного року нинішньої бази оподаткування страхової діяльності податком з премій, за винятком операцій з довгострокового страхування життя, одночасно з розрахунком оподатковуваного прибутку від страхової діяльності, податок з якого за результатами року не сплачується.

Крім того, з метою запобігання розповсюдженню фінансових схем на страховому ринку, починаючи з 01.04.2018 р. передбачено на перехідний період не зменшувати оподатковуваний дохід страховика, одержаний у вигляді

страхових платежів за договорами страхування (перестраховування), на суми страхових платежів, сплачені за договорами перестраховування.

Це пов'язано з тим, що окремі страхові компанії прямо або опосередковано (через інші страхові компанії) передають ризики за укладеними договорами страхування в перестраховування фіктивним страховим компаніям, які існують, як правило, короткий проміжок часу (2 – 3 податкові звітні періоди), декларують занижені обсяги валових внесків і ліквідуються шляхом банкрутства.

Практики вважають, що сьогодні зазначені схеми стали масштабними і мають системний характер.

У застосуванні першого етапу оподаткування страховиків полягає в необхідності не допустити втрати бюджету і мати змогу порівняти стан надходжень податку на доходи страховиків за чинним порядком і стан надходжень з податку на прибуток за загальною системою оподаткування в майбутніх звітних періодах.

Водночас вищенаведеним пунктом перехідних положень не визначено на перехідний період порядок оподаткування податком доходів з премій за договорами довгострокового страхування життя та пенсійного страхування, тому на такі операції поширюються положення пп. 156.2.1 п. 156.2 ст. 156 розділу III Податкового кодексу щодо порядку оподаткування прибутку від страхової діяльності з довгострокового страхування життя та пенсійного страхування за ставкою 0% за умови виконання вимог, встановлених терміном «договір довгострокового страхування життя», який на дано в глосарії розділу I Податкового кодексу.

Щодо фінансової та іншої діяльності страховика, не пов'язаної зі страхуванням, то на перехідний період при обчисленні об'єкта оподаткування прибуток від такої діяльності визначається шляхом зменшення суми доходів звітного періоду (фінансові та інвестиційні доходи, інші операційні доходи, прибуток від операцій з цінними паперами, деривативами та іншими, ніж цінні папери, корпоративними правами, а також інші доходи) на суму витрат звітного

податкового періоду, безпосередньо не пов'язаних зі страхуванням або розподілених пропорційно до питомої ваги вищезазначених доходів у загальному обсязі доходів страховика (адміністративні витрати, інші операційні витрати, фінансові витрати, інші витрати звичайної діяльності). При цьому збережено існуючий механізм перенесення від'ємного значення об'єкта оподаткування на майбутні періоди до повного погашення збитків шляхом включення цих збитків до витрат I кварталу наступного податкового року (на перехідний період – включення збитків за підсумками I кварталу 2017 р. до витрат II календарного кварталу 2017 р.). До речі, оскільки в Податковому кодексі суму амортизаційних відрахувань при визначенні об'єкта оподаткування не виділено, то таку суму в податковому обліку страховика буде включено до складу адміністративних витрат з урахуванням нормативу розподілу подібно до витрат, не пов'язаних зі страхуванням.

Другий етап впровадження Податкового кодексу в страхуванні – це перехід з 2018 р. на загальну систему оподаткування прибутку страховика з низкою специфічних для страхового сектора особливостей.

Відтак за неповний 2017 р. планувалось напрацювати аналітичний матеріал, який дасть змогу визначити прогресивнішу систему оподаткування для страхового ринку, хоча не є таємницею, що при переході на загальну систему оподаткування суттєво ускладниться адміністрування цього податку у зв'язку з необхідністю враховувати позиції за кожним договором страхування (коли його укладено та розірвано, як змінено, як було розраховано страхові резерви та здійснено виплату страхового відшкодування тощо) окремо по ризикових видах автострахування, страхуванню життя, а також довгостроковому страхуванню життя та пенсійному страхуванню, що є пільговими видами з метою оподаткування.

Згідно чинної редакції Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» ст.. 22 застосовується в наступній редакції:

22.1. При настанні страхового випадку страховик відповідно до лімітів відповідальності страховика відшкодовує у встановленому цим Законом порядку оцінену шкоду, яка була заподіяна у результаті дорожньо-транспортної пригоди життю, здоров'ю, майну третьої особи.

22.2. Відповідно до цього Закону потерпілим, які є юридичними особами, страховиком відшкодовується виключно шкода, заподіяна майну.

Пропоную наступну редакцію цієї статті.

22.1. При настанні страхового випадку страховик відповідно до лімітів відповідальності страховика відшкодовує у встановленому цим Законом порядку шкоду, яка була заподіяна у результаті дорожньо-транспортної пригоди життю, здоров'ю, майну третьої особи в обсязі, достатньому для відновлення споживчих якостей майна та здоров'я людини.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Александрова М.М. Страхування: навчально – методичний посібник / М. Александрова. – К.: ЦУЛ, 2002 – 208 с.
2. Барановський О.І. Фінансові кризи: передумови, наслідки і шляхи запобігання: Монографія. – К.: Київ.нац.торг. – екон. – ун – т, 2009. – 754 с.
3. Батищева Т. Страховий ринок – нові правила гри [Електронний ресурс] / Татьяна Батищева // exspert.ru. – 10.01.2011. - - Режим доступу: <http://www.insur/kz/index>.
4. Безугла В.О. Страхування: навч. пос. / В. Безугла, І. Постіл, Л. Шаповал. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 582 с.
5. Бобров Є.А. Роль та місце ринку фінансових послуг у структурі фінансо-вого ринку / Є.А. Бобров // Фінанси України. – 2012.- № 4. - С. 88-94.
6. Внукова Н.М. Практикум із страхування. Випуск 1 / Наталя Внукова. – Київ.: Лібра, 1998. – 40 с.
7. Воблій К.Г. Основи економії страхування / К.Воблій. – Тернопіль.: Економічна думка, 2001. – 238 с.
8. Вовчак О.Д. Страхові послуги: навчально-методичний посібник / Вовчак О.Д., Завійська О.І. – Львів: Видавництво ЛКА, 2005. – 156 с.
9. Гальчинський А. С. Глобальні виклики: сучасність і майбутнє / А. С. Гальчинський // Економіка ринкових відносин. – 2010. – № 2. – С. 5– 21.
10. Гаманкова О.О. Ризик у страхуванні: проблеми тлумачення / Ольга Гаманкова // Міжнародна науково – практична конференція «Ризикологія в економіці та підприємстві». – К.: КНЕУ, Академія ДПС України, 2011. – С.97 – 98.
11. Гаманкова О.О. Ринок страхових послуг України: сутність, тенденції та шляхи розвитку: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. економ. наук: спец. 08.00.08 «Гроші, фінанси і кредит» / О.О. Гаманкова. – Київ, 2010. – 33 с.
12. Гварлиани Т.Е. Денежні потоки в страхуванні / Т.Е. Гварлиани, В.Ю. Балакирієва. – М.: Финанси и статистика, 2004. – 336 с. 97
13. Говорушко Т.А. Страхові послуги: навчальний посібник / Говорушко Т.А. – Київ: Центр навчальної літератури, 2005. – 400 с.

14. Горбач Н. Перспективи розвитку страхування фізичних осіб в Україні / Н. Горбач, Т. Ільченко // Вісник КНТЕУ. – 2010. - №3. – С.5-10.
15. Грищенко Б.В. К вопросу формирования страхового продукта / Б.Грищенко [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://ec.asu.ru/lib/formю.strakh.pdf>.
16. Дьячкова Ю.М. Страхування: навчальний посібник / Ю.Дьячкова. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 240 с.
17. Ефимов С.Л. Деловая практика страхового агента и брокера / С.Ефимов. – М.: Страховой полис, ЮНИТИ, 1996. – С.273.
18. Завада А. Страховий ринок Україні и антикризисніе мероприятия / А.Завада // Insurance Top. – 2009. - № 1. – С. 8 – 9.
19. Загородній А.Г. Фінансово – економічний словник / Загородній А.Г., Вознюк Г.Л. – Львів: Видав. Нац. універ. «Львівська політехніка», 2005. – 714 с.
20. Залетов О.М. Убезпечення життя: монографія / Олександр Залетов. – К.: Міжнародна агенція «БІЗОН», 2006. – 688 с.
21. Залетов А. Страховий ринок Україні: реалии 2008 года / Александр Залетов // Insurance Top. – 2010. - №1. – С. 15 – 23.
22. Заруба О.Д. Страхова справа: підручник / Олександр Заруба. – К.: Товариство «Знання», КОО, 1998. – 321 с.
23. Закон України «Закон України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг» від 19 травня 2011 р. № 3394-VI – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: / <http://www.rada.gov.ua>.
24. Закон України «Про внесення змін до деяких законів регулювання ринків фінансових послуг ринків фінансових послуг» від 02 лютого 2011 р. № 3462-VI – [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3462-17>.
25. Закон України «Про страхування» № 2745 – III від 04.10.2001 р. (зі змінами і доповненнями). – Режим доступу: zakon1.rada.gov.ua. 98
26. Закон України «Про страхування» № 86/96 – ВР від 07.03.1996 р. (зі змінами і доповненнями). – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>.

27. Заруба О.Д. Страхова справа: підручник / Олександр Заруба. – К.: Товариство «Знання», КОО, 1998. – 321 с.
28. Положення про «Асоціацію «Українське медичне страхове бюро» // [Електронний ресурс]. - Режим доступу: [http:// forinsurer](http://forinsurer).
29. Клименко А. Основные задачи развития отечественной индустрии медицинского страхования / А.Клименко // Insurance Top. – 2011. - №3(23). – С.4-7.
30. Козьменко О.В. Страховий ринок України у контексті сталого розвитку : монографія / О.В. Козьменко. – Суми : ДВНЗ «УАБС НБУ», 2008. – 350 с.
31. Котлобовский И.Б. Рисковий подход к оценке платежеспособности страховой компании / И.Б. Котлобовский, А.Е. Сметанин // Финанси. – 2012. – №6. – С. 39–43.
32. Косаренко Н.Н. Страхование как об'єкт государственного регулирования / Н.Косаренко // Страховое дело. – 2011. - №5. – С.41 – 54.
33. Костицкий В. Соціально – економічні та правові проблеми запровадження страхової медицини в Україні / В.Костицкий // Право України. – 2001. - №12. – С. 94 -99.
34. Крутик А.Б. Страхование: учебное пособие. / Крутик А.Б., Никитина Т.В. – СПб.: Изд – во Михайлова В.А., 2001. – 256 с.
35. Лютий І. Фінансова система та її вплив на макроекономічні процеси в Україні / І. Лютий, Л. Алексеєнко // Економіка України. - 2010. - № 1. – С. 92-93.
36. Медведева Т.П. Региональні процеси управління розвитком ринка страхових услуг / Т. МЕдведева // Вестник ОГУ. – 1999. - № 2. – С.66.
37. Митрофанов С. Маркетингові комунікації в страхуванні: от управління комунікаціями – к управлінню якістю / С. Митрофанов // Маркетингові комунікації. – 2003. - № 4. – С. 40 – 41. 99
38. Никулина Н.Н. Страхование. [Теория и практика: учеб. пособие для студентов вузов] / Н.Н. Никулина, С.В. Березина. – 2 – е изд., перераб. и доп. –

М.: ЮНИТИ – ДАНА, 2007. – 511 с.

39. Опарін В. Фінансова система України (теоретико-методологічні аспекти): [монографія] / В. Опарін – К.: КНЕУ, 2005. – 240 с.

40. Офіційний сайт Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http:// www.dfp.gov.ua](http://www.dfp.gov.ua).

41. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http:// www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua).

42. Охріменко О.О. Туристичний сегмент страхового ринку України: сучасні тенденції та технології розвитку: [монографія] / О.О.Охріменко. - К.: Ін-т демографії та соціальних досліджень НАН України, 2008. - 502 с.

43. Плиса В.Й. Страхування: навч. посібник. 2 – е вид. / Плиса В.Й. – К.: Каравела, 2008. – 392 с.

44. Позднякова Л.О. Сучасні тенденції розвитку вітчизняного ринку страхування / Людмила Позднякова // Науковий вісник Нац. універ. ДПС України (економіка, право). – 2011. - №1(44). – 260 с.

45. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження порядку використання засобів резервів зі страхування життя для довгострокового кредитування житлового будівництва, в тому числі індивідуальних забудовників» – Режим доступу: zakon1.rada.gov.ua.

46. Постанова Кабінету Міністрів України «Про створення Українського медичного страхового бюро» №132 від 01.02.1997 р. із змінами і доповненнями. – Режим доступу: [http:// www. liga. net](http://www.liga.net).

47. Прандецкий И.А. Стратегии диверсификации страховой деятельности / И.Прандецкий // Финанси. – 1997. - № 8. – С.46 – 47.

48. «Програма розвитку страхового ринку України на 2009 – 2014 роки» від 21.12.2008 № 536-р. - Режим доступу: <http://www.dfp.gov.ua>.

49. Розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України «Про затвердження Правил розміщення страхових резервів із 100 страхування життя» №2875 від 26.11.2004 р. (зі змінами і доповненнями). - Режим доступу: [http:// www.zakon.rada.gov.ua](http://www.zakon.rada.gov.ua).

50. Ротова Т.А. Страхування: навч. посіб. / Ротова Т.А., Руденко Л.С. – К.: Київ, Нац. торг. – екон. ун – т, 2001. – 400 с.

51. Рекомендації щодо аналізу діяльності страховиків, затв. розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 17.03.2005 №3755 [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>.

52. Рейтинг страховиків життя України / Проект Українського агентства фінансового розвитку // Фінансовий ринок України. – 2010. - № 3(65). – С.19.

53. Рейтинг страховиків життя України / Проект Українського агентства фінансового розвитку // Фінансовий ринок України. – 2011. - № 5(67). – С.15.

54. Салига С.Я. Накопичувальне страхування життя на ринку фінансових послуг України / С.Салига, С.Шумкін // Економіка та підприємництво. – 2012. - №1. – С.190 – 195.

55. Словарь страховщика [Ефимов С.Л., Лозовский Л.Ш., Райзберг Б.А., Ратновский А.А.] - М.: ОАО "НПО "Изд-во "Економика", 2000.-322 с.- (Сер. "Деловіє слова").

56. Словарь иностранных слов. – 11 – е изд., стереотип. – М.: Русский язык, 1984. – 608 с.

57. Современный толковый словарь русского языка / [Гл. ред. С.А. Кузнецов]. – М.: Ридерз Дайджест, 2004. – 960 с.

58. Стратегічне управління страховою компанією: кол.моногр. [В.М.Фурман, О.Ф.Філонюк, М.П.Ніколаєнко, О.І.Барановський та ін.]; наук. ред. та кер. кол. авт. д – р екон. наук В.М.Фурман. – К.: КНЕУ, 2008. – 440 с.

59. Страхование переживает не лучшие времена [Електронний ресурс] // - Режим доступу: <http://ec.europa.eu/enterprise/>.

60. Страхование [под ред. проф. Шахова В.В.]. – М.: «Анкил», 2002. – 480 с. 101

61. Страхування: підручник [За ред. В.Д.Базилевича].– К.: Знання, 2008. – 1019 с.

62. Страхование: принципы и практика / [пер. с англ. Составитель

Д.Бланд]. - М.: Финанси и статистика, 1998. – С.25 – 26.

63. Страховий ринок України: інформаційно – аналітичний довідник / [головн. ред. Н. Захаревич]. – К.: ПП «Поліграфічні послуги», 2011. – 319 с.

64. Страхові послуги: підручник / [С.С. Осадець, Т.М. Артюх, О.О.Гаманкова та ін.]; Кер. авт. кол. й наук. ред. проф. С.С. Осадець і доц. Т.М. Артюх. – К.: КНЕУ, 2007. – 464 с.

65. Страховой бизнес: словарь - справочник / [авт. – уклад. Юлдашев Р.Т.]. – М.: Анкил, 2005. – 803 с.

66. Страхування в Україні. Аналітичний звіт – 2011 / Український науково-дослідний інститут «Права та економічних досліджень». –К., 2011. – 55 с.

67. Страхування: підручник / [Керів. авт. кол. і наук. ред. С.С. Осадець, д – р, екон. наук, проф.]. – К.: КНЕУ, 1998. – 528 с.

68. Страхування: підручник / [Керів. авт. кол. і наук. ред. С.С. Осадець, 2 – ге вид., перероб. і доп.] – К.: КНЕУ, 2002. – 599 с.

69. Суслов В. Підсумки діяльності страхового ринку за 2008 рік. Проблеми, перспективи та нові напрямки державного регулювання страхової діяльності на 2009 рік. [електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dfp.gov.ua>.

70. Терещенко Г.М. Проблеми розвитку недержавного пенсійного страхування в Україні / Г.Терещенко, Т.Мусатова // Фінанси України. – 2012. - №12. – С.76 – 81.

71. Ткаченко Н.В. Страхування: навчальний посібник / Наталя Ткаченко. – К.: Ліра – К, 2012. – 376 с.

72. Турбина К.Е. Теория и практика страхования: учеб. Пособие / Катерина Турбина. – М.: Анкил, 2003. – С.44-45.

73. Ткаченко Н.В. Вплив іноземного капіталу на розвиток страхової системи України // Фінанси України. – 2011. - №6. – С.115 - 121. 102

74. Фурман В.М. Страхування: теоретичні засади та стратегія розвитку: монографія / Володимир Фурман. – Київ: Наук. думка, 2006. – 334 с.

75. Фурман В.М. Страхування: теоретичні засади та стратегія розвитку: [монографія] / В.М. Фурман – К.: КНЕУ, 2005. – 295 с.
76. Худиел Н.Н. Формирование единого страхового рынка в СНГ: причині, формі и тенденции / Н. Худиел // Страховое дело. – 2005. - № 1. – С.49 – 54.
77. Чернявский А.Д. Антикризисное управление: учеб. пособ. / А.Чернявский. – К.: МАУП, 2000. – С.6.
78. Чопра Х. Первіми со страхового рінка уйдут страхові піраміди [Електронний ресурс] / Ханнес Чопра // - Режим доступу: [http:// forinsurer](http://forinsurer).
79. Шахов В.В. Страхование: учебник для вузов / В. Шахов. – М.: ЮНИТИ, 2001. – 311 с.
80. Шумелда Я. Страхування: навч. посіб. – 2-ге вид., перероб. і доп./ Ярослав Шумелда. – Т.: Джура, 2006. – С.88-89.
81. Юрченко Л.А. Финансовый менеджмент страховщика: учеб. пособие для вузов / Л.Юрченко. – М.: ЮНИТИ _ ДАНА, 2001. – 199 с. 82. Яворська Т.В. Страхові послуги: навч. посіб./ Т.В. Яворська. – К.: Знання, 2008. – 350 с

ДОДАТОК А

Динаміка валових та чистих премій і виплат за 2013-2015 роки

Таблиця А.1

Валові та чисті премії

Рік	2013					2014					2015	
	Страхові премії, млн грн		Страхові виплати, млн грн			Страхові премії, млн грн		Страхові виплати, млн грн		Страхові премії, млн грн		Страхові виплати, млн грн
	Валові	Чисті	Валові	Чисті	Валові	Чисті	Валові	Чисті	Валові	Чисті	Валові	Чисті
Автострахування (КАСКО, ОСЦВП, «Зелена картка»	6 153,1	5 658,1	2 398,4	2 345,5	6 252,1	5 050,7	2 516,4	2 478,5	6 669,3	5 982,2	2 609,1	2 559,6
Інші види страхування	16540,4	12311,9	2465,6	2353,7	15256,1	15226,8	2634,6	2491,5	21992,5	15569,2	2042,7	2007

ДОДАТОК Б

Динаміка основних показників автострахування 2014-2015 рр.

Таблиця Б.1

Основні показники автострахування

Показник	Валові страхові премії, млн грн		Валові страхові виплати, млн грн		Рівень валових страхових виплат, %			Темпи приросту, %
Вид	2014	2015	2014	2015	станом на 31.12.12	станом на 31.12.13	Валові страхові премії	Валові страхові виплати
Страхування наземного транспорту (КАСКО)	3499,4	3735,2	1476,8	1547,5	42,2	41,4	6,7	4,8
ОСЦПВ	2405,1	2505,8	953,8	960,9	39,7	38,3	4,2	0,7
«Зелена картка»	347,5	428,3	85,8	100,6	24,7	23,5	23,3	17,2
Всього	6252	6669,3	2516,4	2609	40,2	39,1	6,7	3,7