

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 **Основні напрямки розвитку страхування автотранспортних засобів в Україні**

Виконав: студент 6 курсу, групи ФЕУ- 113М
спеціальності (напряму підготовки)
072 «Фінанси, банківська справа та страхування»
(код і назва напряму підготовки, спеціальності)

Удовіченко А.В.

(прізвище та ініціали)
Керівник Бабенко-Левада В.Г.
(прізвище та ініціали)
Рецензент Рижков О.В.
(прізвище та ініціали)

м.Запоріжжя
2018 рік

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

Інститут, факультет ЕГІ, ФЕУ

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 К.С.Н., доцент

Чераров С.В.
“15” листопада 2018 року

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

Удовіченко Анжени Віталіївни

(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема роботи Основні напрямки розвитку страхування авіаперевезень пасажирів в Україні
керівник проекту роботи Вайченко Ірина В.Т., доцент К.С.Н.

(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом вищого навчального закладу від “11” листопада 2018 року №212

2. Строк подання студентом роботи 03 грудня 2018 року

3. Вихідні дані до роботи Звіт про виконання роботи
СК “Українська національна страхова компанія”, темі аудиторського звіту

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) Питання 1. Теоретичні основи страхування авіаперевезень пасажирів в Україні
Питання 2. Аналіз сучасного стану авіаперевезень пасажирів на міжнародному, українському та регіональному рівнях
Питання 3. Перспективи розвитку

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

Рис. 1. Рівні авіаперевезень та страхування. Рис. 2. Динаміка кількості укладених договорів. Рис. 3. Страховий поринок України та Європи
Рейтинги та оцінки компаній страхової компанії

6. Консультанти розділів роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	прийняв виконане завдання
1	Бабенко-Лебада В.Г., к.р.н., доц.		
2	Бабенко-Лебада В.Г., к.р.н., доц.		
3	Бабенко-Лебада В.Г., к.р.н., доц.		
4	Муравель С.М., ст. викл.		
Нормоконтролер	Чередниченко Н.О., ст. викл.		

7. Дата видачі завдання 05.03.18

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Збір матеріалу на проектування	05.03 - 21.03	
2	Групування та аналіз зібраного матеріалу. Уточнення завдань проектування	21.03 - 01.04	
3	Виконання теоретичної частини роботи	01.04 - 01.09.	
4	Виконання графічної частини роботи	01.09 - 05.11	
5	Написання та оформлення дипломної магістерської роботи	05.11 - 15.11.	
6	Перевірка роботи керівником, консультантами	15.11.18	
7	Попередній захист роботи	15.11.18	
8	Переплітання оформлення дипломної магістерської роботи	01.12.18	
9	Захист роботи у ЕК		

Студент

Керівник роботи

(підпис)

(прізвище та ініціали)

(прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

Удовіченко А.В. **Основні напрямки розвитку страхування автотранспортних засобів 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, 2018.

Магістерська дипломна робота присвячена розробці теоретико-методологічних підходів та практичних рекомендацій щодо вивчення автострахування 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 автострахування в Україні. Проаналізована діяльність страхової компанії «Українська пожежна страхова компанія», зокрема щодо страхування автотранспортних засобів.

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

Ключові слова: АВТОСТРАХУВАННЯ, СТРАХУВАННЯ, АВТОТРАНСПОРТ, ТРАНСПОРТНІ РИЗИКИ, ЗБИТКИ, ПРЕМІЇ, ВИПЛАТИ, СТРАХОВИЙ ПОЛІС.

ANNOTATION

Udovichenko A. **The main directions of development of insurance of motor vehicles in Ukraine.** - A Master's degree thesis.

Graduate Masters Degree in Specialty 072 Master of Finance, Banking and Insurance. - Department of Finance, Banking and Insurance, Zaporizhzhya National Technical University, 2018.

The master's thesis is devoted to the development of theoretical and methodological approaches and practical recommendations for the study of motor insurance of Ukraine and its structural components.

The features of insurance and principles of auto 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 motor insurance of Ukraine are analyzed, studied and considered in detail. Car insurance market analysis in Ukraine was conducted. The activity of the insurance company "Ukrainian Fire Insurance Company" has been analyzed, in particular concerning insurance of motor vehicles.

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

Key words: AUTO INSURANCE, INSURANCE, AUTO TRANSPORTATION, TRANSPORT RISKS, DAMAGES, PREMIUMS, PAYMENTS, INSURANCE POLICY.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ДО ДИПЛОМНОЇ МАГІСТЕРСЬКОЇ РОБОТИ

1. Бабенко-Левада В. Г. Проблеми та напрямки розвитку страхування автотранспортних засобів в Україні / В. Г. Бабенко-Левада, А. В. Удовіченко // Ефективна економіка. - № 10, 2018. – Запоріжжя, 2018.

2. Зоря О.П. Шляхи перспективного розвитку ПАТ «Ощадний банк України» / О. П. Зоря, А. В. Удовіченко // Інтернет-конференція Модифікація обліку, аналізу та аудиту в контексті євроінтеграційних процесів в Україні. 2017. – Запоріжжя, 2017.

ЗМІСТ

АНОТАЦІЯ	
ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СИМВОЛІВ, ОДИНИЦЬ, СКОРОЧЕНЬ І ТЕРМІНІВ	
ВСТУП	10
РОЗДІЛ 1. ТЕОРИТИЧНІ ОСНОВИ СТРАХУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ	14
1.1. Сутність страхування автотранспортних засобів в Україні: основні види та форми	14
1.2. Нормативно-правова база страхування автотранспортних засобів в Україні	29
1.3. Закордонний досвід страхування автотранспортних засобів	37
1.4. Методологія обов'язкового страхування автотранспортних засобів на прикладі Польщі	44
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ НА ПРИКЛАДІ «УКРАЇНСЬКА ПОЖЕЖНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ»	49
2.1 Загальна характеристика фінансово-господарської діяльності страхової компанії "Українська пожежна страхова компанія"	49
2.2 Страховий портфель страхової компанії "Українська пожежна страхова компанія"	57
2.3 Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на прикладі СК «Українська пожежна страхова компанія»	61
2.4 Добровільне страхування автомобілів або інших транспортних засобів на прикладі СК «Українська пожежна страхова компанія»	73
2.5 Нові вектори розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на прикладі	83

СК «Українська пожежна страхова компанія»

РОЗДІЛ 3 ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ	91
АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ	
3.1 Удосконалення польської системи «прямого врегулювання» збитків внаслідок ДТП для страхового ринку України	91
3.2 Удосконалення аспектів державного регулювання ринку обов'язкового страхування цивільного відповідальності власників транспортних засобів	100
3.3 Шляхи вдосконалення та перспективи розвитку автотранспортного страхування в Україні	107
РОЗДІЛ 4 ОХОРОНА ПРАЦІ ТА ТЕХНІКА БЕЗПЕКИ В НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ	118
ВИСНОВКИ	137
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	141
Додаток А. Баланс страхової компанії «Українська пожежна страхова компанія»	146

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 – страхова компанія;
- ПДТО – протиправні дії третіх осіб;

ВСТУП

Актуальність розвитку автотранспортного страхування впливає з того, що швидке зростання парку автомобілів в Україні зумовлює збільшення числа дорожньо-транспортних пригод та пов'язаних з ними збитків, заподіяних життю, здоров'ю, майну громадян. Кожного дня кількість аварій на дорозі тільки збільшується, з чого зробимо висновок, що незастрахована машина — втрачена машина.

Автотранспортне страхування — комплекс особливих видів страхування, що покривають ризики, пов'язані з експлуатацією автотранспортних засобів (страхування авто КАСКО), водіїв, пасажирів, вантажу, багажу, цивільно-правової відповідальності власників автомобільного транспорту. Сутність автотранспортного страхування полягає в захисті майнових інтересів фізичних і юридичних осіб, які зазнали збитків, що стали наслідком використання автомобілів. Об'єктом автотранспортного страхування може бути майновий інтерес фізичної чи юридичної особи, пов'язаний з експлуатацією автотранспортних засобів; з життям, здоров'ям, працездатністю страхувальника або застрахованих осіб; з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди фізичній особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі.

Страхування наземного транспорту займає найбільшу частку у структурі страхового ринку України, а, отже, його стан значно впливає на загальний розвиток ринку страхування в Україні. Також для багатьох страхових компаній це є досить прибутковим видом страхування, що зумовлює необхідність його детального аналізу та відокремлення основних проблем та загроз, що можуть вплинути на його розвиток, з метою подальшого їх усунення.

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.

Вагомим внеском у розвиток страхового ринку та становлення транспортного страхування стали історичні, практичні та логічні дослідження вітчизняних і зарубіжних вчених Томіліна В.Н., Самохвалова О.В., Казакова А.А., Ж. Лемера, Шахова В.Г., Медведєва А.А., Міллермана А.С., Юлдашева Р.Т., Богаченко В.Г., Гінзбурга А.І., Адамчука Н.Г., Турбіної К.Е., Балабанова І.Т., Зальотова О.М., Гомєлля В.Б., Соболева А. М., Бондаря Ю. В., Кулаєва Ю.Ф., Щелкунова В.І. Але з огляду на те, що автотранспортне страхування постійно розвивається, потребують подальшого уточнення деякі законодавчі акти, а також прийняття нових постанов, законів з урахуванням досвіду зарубіжних країн, воно потребує подальших досліджень та наукових розробок.

Дипломна магістерська робота виконана згідно з темою кафедри фінансів, банківської справи та страхування ЗНТУ № 05315 «Економічні реформи в Україні та їх вплив на фінансово-кредитні відносини».

Метою роботи є теоретичне та практичне дослідження особливостей страхування автотранспортних засобів, аналіз основних його видів та визначення на цій основі проблем та перспектив розвитку автотранспортного страхування в нашій країні.

Для здійснення поставленої мети в роботі була зроблена спроба вирішення наступних задач:

- виявити сутність та необхідність страхування автотранспортних засобів;
- дослідити основні види страхування автотранспортних засобів;
- розглянути досвід зарубіжних країн у страхуванні автотранспортних засобів;
- здійснити аналіз страхування автотранспортних засобів в Україні;

- проаналізувати діяльність страхової компанії «Українська пожежна страхова компанія», зокрема щодо страхування автотранспортних засобів;
- визначити основні проблеми розвитку автотранспортного страхування в Україні;
- надати конкретні пропозиції, спрямовані на вдосконалення страхування автотранспортних засобів.

Об'єктом роботи є страхування автотранспортних засобів як складова ринку страхових послуг. Предметом дослідження є економічні відносини між страхувальником і страховиком, що виникають в процесі страхування автотранспортних засобів.

Методологічною основою наукового дослідження стали: методи системного підходу, аналізу, синтезу, порівняння, прогнозування при розробці оптимальних методів регулювання транспортного (автомобільного) страхового ринку. На основі діалектичного методу пізнання досліджено процес становлення транспортного страхового ринку, використані інформаційні технології, теорії існуючих процесів та ризиків, маркетингу, визначені напрями удосконалення діяльності страхового ринку та функціонування транспортного (автомобільного) страхування в умовах фінансово-економічних перетворень в Україні.

Інформаційну базу дослідження становлять законодавчі та нормативно-правові акти, інструктивно-методичні документи з питань організації страхового ринку; авторські дослідження роботи страхових компаній України; матеріали спеціальних видань, періодичних видань, науково-практичних конференцій, дані фінансової, економічної, демографічної статистики та дослідження українських та зарубіжних вчених з питань автотранспортного ринку.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в поглибленні існуючих та в розробці теоретичних положень щодо підвищення ефективності управління автотранспортним ринком страхування на основі

формування комплексних економічних методів регулювання, зокрема особистим внеском здобувача є:

Удосконалено:

- функціональний аналіз обов'язкового транспортного страхування в Україні в умовах перехідної економічної системи;
- стратегію оцінки транспортних ризиків потерпілих внаслідок дорожньо-транспортних пригод;
- методи процесу тарифікації автотransпортних ризиків для підвищення економічної ефективності в системі розрахунків.

Одержали подальший розвиток:

- систематизація нормативно-правових міжнародних, національних актів, які регулюють автострахування;
- дослідження впливу наслідків дорожньо-транспортних пригод та катастроф на соціально економічний розвиток суспільства в умовах ринкової економіки України;
- напрямки удосконалення сучасного транспортного страхування програми «прямого врегулювання» та «on-line» страхування.

Практичне значення одержаних результатів полягає в обґрунтованих наукових напрямках подальшого удосконалення автотransпортного ринку автострахування в Україні, моделювання процесів в умовах глобалізації страхових відносин, підвищенні ефективності управління та регулювання в умовах хронічного фінансово-економічного дефіциту стабільності.

Запропоновані пропозиції та моделі управління і регулювання автотransпортного страхування можна застосовувати в діяльності страхових компаній, а також у навчальному процесі, які покладені в основу курсу лекцій «Страхування» з поглибленим вивченням транспортного страхування.

Особистий внесок автора полягає у дослідженні автотransпортного страхового ринку України та світового досвіду розвинутих країн, а також розробці пакету пропозицій щодо вдосконалення державних аспектів регулювання цивільно-правової відповідальності власників

автотранспортних засобів, методів регулювання автотранспортного страхового ринку, дослідження страхового захисту та страхового відшкодування при транспортних ризиках.

Основні висновки та положення дипломної роботи були відображені в науковій праці, опублікованій у електронному виданні «Ефективна економіка».

Дипломна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаної літератури. Основний зміст роботи викладено на 148 сторінках, у тому числі 20 рисунків та 15 таблиць. Список використаних джерел містить 50 найменувань.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРИТИЧНІ ОСНОВИ СТРАХУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

1.1. Сутність страхування автотранспортних засобів в Україні: основні види та форми

Основними завданнями даного розділу є висвітлення економічної сутності автотранспортного страхування, дослідження системи автострахування на прикладі досвіду зарубіжних країн, а також розгляд основних 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.

Автотранспортне страхування інтегрує в собі різні види страхування, тому слушним є трактування С. С. Осадця, який визначає його як узагальнене поняття при страхуванні всіх видів транспортних ризиків. Може охоплювати як самі транспортні засоби, страхування вантажів, а також відповідальності.

В. Д. Базилевич до автотранспортного страхування відносить послуги, що забезпечують захист від усіх ризиків, які можуть призвести до пошкодження або знищення транспорту страхувальника, а також до фінансової відповідальності страхувальника за шкоду, завдану майну, життю та здоров'ю інших учасників руху, та завдання шкоди життю та здоров'ю водія і пасажирів застрахованого транспорту.

На думку Н. В. Приказюка автотранспортне страхування являє собою комплекс певних видів страхування, пов'язаних з експлуатацією засобів

автотранспорту, що забезпечують захист як самого майна, так і відповідальності.

В. М. Стецюк визначає систему автомобільного страхування транспорту як складну субординовану систему економічних відносин щодо формування і розподілу страхового фонду для захисту майнових інтересів контрагентів різного типу, пов'язаних з володінням, користуванням і розпорядженням автотранспортними засобами, а також майнових інтересів, пов'язаних із цивільною відповідальністю, життям та здоров'ям потерпілих, яка включає в себе сукупність форм, видів, методів страхування та страхову інфраструктуру.

Сучасні тлумачні словники трактують автомобільне страхування в зарубіжній практиці як клас (галузь) страхування авто- і мототранспортних засобів, а також водіїв і пасажирів. Отже, автотранспортне страхування включає множину видів страхування: особисте, майнове та відповідальності, і його функції залежать від того, які саме форми страхового захисту надаються.

Динамічний розвиток вітчизняної економіки, зумовив пожвавлення виробничої й комерційної діяльності підприємств, нарощування експортно-імпортних вантажопотоків, збільшення добробуту й мобільності людей, що призвело до помітного зростання потреби в транспортних засобах. Уже зараз автомобільний парк України налічує понад 9 млн одиниць транспортних засобів різних марок і призначення. У міру зростання платоспроможності громадян, розвитку кредитування і страхування попит на автомобілі та інші транспортні засоби безперечно збільшуватиметься.

Значною мірою у розвитку страхування автотранспортних засобів зацікавлене і держава, так як захист від ризиків у цьому секторі має велике соціальне значення (особливо це стосується страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів).

При страхуванні автотранспортних засобів на практиці існують різні варіанти проведення страхування. За кожним з них визначається різний обсяг

відповідальності страховика, які різняться складом ризиків, що становлять зміст страхового покриття — обсяг відповідальності страховика.

Існують обмеження страхових випадків, за яких страховик не здійснює відшкодування, зокрема, якщо:

- машину знищено під час бойових дій чи масових заворушень;
- машину конфісковано на підставі рішень правоохоронних органів;
- при радіоактивному забрудненні, внаслідок якого транспортний засіб не може бути використаний;
- при гнитті, корозії, втрати природних властивостей матеріалів, використаних в автотранспортному засобі, природних хімічних процесів тощо;
- природного спрацювання транспортного засобу в цілому, окремих деталей і вузлів, втрати товарного вигляду, заводського браку;
- збитків, що виникли внаслідок участі автомобільного засобу в змаганнях - гонках;
- збитків, завданих майну водія та пасажирів, які перебували в транспортному засобі під час страхового випадку.

Науковці виділяють чотири основні категорії автотранспортного страхування, що представлені на рисунку 1.1.

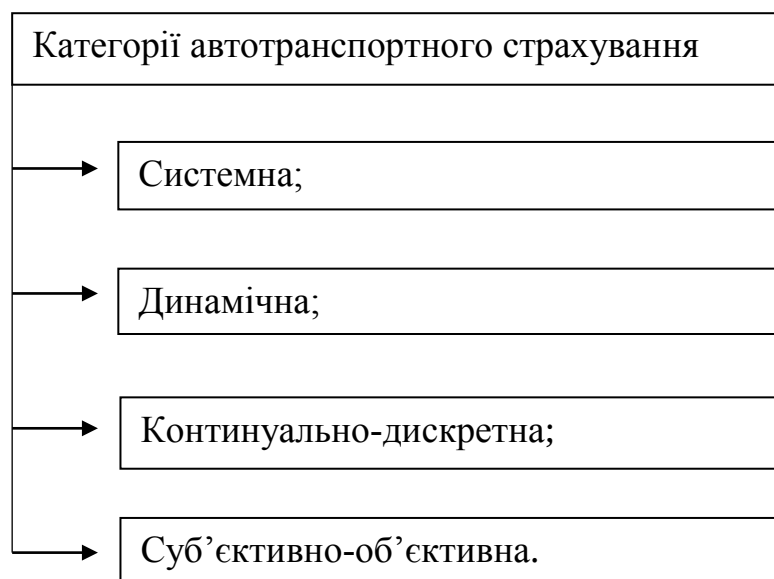


Рис. 1.1 Основні категорії страхування автотранспортних засобів

Системною вона є, оскільки виявляється системно у різних сферах фінансів. На рівні державних фінансів страхування втілюється через механізм обов'язкового страхування, оскільки виступає при цьому безпосереднім учасником страхового процесу. Крім цього, держава в особі уповноважених органів влади здійснює контроль і нагляд за страховим ринком. У сфері фінансів суб'єктів господарювання недержавної форми власності страхування виявляється системно, оскільки підприємства і організації можуть виступати як страхувальниками, так і страховиками. Автотранспортне страхування не діє ізольовано в межах однієї держави, тому втілюється і у сфері міжнародних фінансів. Зокрема, Україна є членом міжнародної системи автомобільного страхування "Зелена карта".

На фінансовому ринку страхувальники виступають як потенційні інвестори, оскільки інвестують кошти страхових резервів для їх збереження та примноження. На рівні фінансів домогосподарств автострахування також має свій вияв, оскільки домогосподарства є суб'єктами страхових відносин. Динамічною зазначена категорія виступає, оскільки є процесом. Реалізація послуг автотранспортного страхування проходить у контексті єдності і зв'язку таких його етапів, як проведення аквізиції, забезпечення контролю над застрахованим об'єктом і урегулювання питань щодо завданих збитків у разі настання страхового випадку, що охоплює значний часовий проміжок.

Континуально-дискретною категорія автотранспортного страхування є, оскільки реалізується для всієї сукупності суб'єктів страхової діяльності та має конкретно-часовий і конкретно-територіальний характер, тобто може проявлятися залежно від умов функціонування суб'єкта. Головними суб'єктами страхового ринку є страховики, страхувальники та страхові посередники. Кожний з них виконує свою функцію, має свою специфіку та механізм реалізації економічних інтересів.

Суб'єктивно-об'єктивний характер автотранспортного страхування реалізується через економічну систему за допомогою об'єктивно-існуючих у суспільстві закономірностей економічних процесів. При цьому може

варіюватися залежно від результатів оцінювання суб'єктом умов страхування.

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. 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 невігідному положенні порівняно з конкурентами та втратити клієнтів.

Характерні ознаки страхових продуктів:

а) невідчутність та невіддільність: страховий продукт не набуває безпосереднього матеріального втілення у традиційному розумінні, його не можна побачити, відчутти (лише через певний період часу при настанні страхового випадку), спробувати чи транспортувати, а виробництво, продаж і споживання відбувається одночасно та всі зазначені стадії взаємопов'язані між собою;

б) небереженість: страховий продукт не можна виробляти наперед і зберігати на складах із метою подальшого продажу;

в) ризиковість: ризик стосується як страховика, так і страхувальника, наприклад, ризик страхувальника полягає у тому, що якщо під час дії договору страхування не настане страховий випадок, то він втрачає страхову премію, яку сплатив;

г) часова обмеженість: страховий захист діє протягом певного періоду часу, який вказується у договорі страхування.

Допоміжними ознаками є:

- страховий продукт не можна запатентувати;
- страховий продукт майже не можливо заощадити, накопичити, за винятком страхування життя і пенсій;

- страховий продукт не можна передати як власність, не має можливості передати право ним скористатися іншому суб'єктові, окрім випадків, передбачених договором страхування

Нині у фінансовій науці разом із поняттям "страхова послуга" використовується поняття "страховий продукт" і не має єдиної думки щодо їх визначення. Вважається, що більш загальним поняттям є "страховий продукт". У зв'язку з цим наукова література виділяє такі підходи до розуміння взаємозв'язку між "страховою послугою" і "страховим продуктом".

За першим підходом — ці терміни є синонімами. Такої позиції, як нам видається, дотримується авторський колектив підручника "Страхування" за науковою редакцією С. С. Осадця, де вживається як термін "страховий продукт", так і поняття "страхова послуга".

Страховий продукт (послуга) — це комплекс цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів громадян та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством.

За другим підходом — страхова послуга включається у страховий продукт. Страховий продукт — це набір основних і допоміжних послуг, що надаються страхувальнику при виконанні договору страхування.

Третій підхід — конкретизація страхового продукту в послугі. Страхова послуга є втіленням і практичною реалізацією конкретних продуктів страхової компанії, у зв'язку з чим вона завжди індивідуальна. Страхова послуга є продуктом цілеспрямованої діяльності страхової компанії та пропонується на ринку на умовах еквівалентного обміну з метою отримання прибутку.

Термін "страховий продукт" більше використовується на Заході. Існують різні концепції "страхового продукту". Серед них:

а) 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;

б) 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.

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.

Страхові продукти можна класифікувати за такими ознаками:

- а) за способом споживання розрізняють:

- індивідуальні страхові продукти;
- колективні страхові продукти;
- комплексні страхові продукти (їх створення зумовлене необхідністю страхового захисту не одиничного об'єкта страхування, а цілої низки об'єктів страхування, пов'язаних між собою);

б) за тривалістю споживання:

- страхові продукти короткострокового споживання;
- страхові продукти з обмеженим строком споживання;
- страхові продукти довгострокового споживання;

в) за рівнем інноваційності:

- принципово нові страхові продукти: коли жоден національний страховик не має ліцензії на певний вид страхування, такий продукт є нетрадиційним для цієї країни, але існує в інших країнах;

- частково нові страхові продукти;

- умовно нові страхові продукти: є новими чи для певної страхової компанії, чи для певного регіону країни;

- нові з погляду системи продажів: страхові продукти розробляються на основі вже існуючих, але під певний канал продажу, наприклад, Інтернет;

г) залежно від попиту:

- страхові продукти масового попиту;
- страхові продукти імпульсивного попиту (купівля без особливих роздумів);

- страхові продукти, які купуються у нагальних випадках;

- страхові продукти особливого попиту;

- страхові продукти пасивного попиту.

В Україні автотранспортне страхування забезпечується двома формами:

- добровільне автотранспортне страхування - це страхування, яке здійснюється на основі договору між страхувальником і страховиком. Загальні умови і порядок здійснення добровільного страхування

визначаються правилами страхування, що встановлюються страховиком самостійно відповідно до вимог Закону України "Про страхування";

- обов'язкове автотранспортне страхування - це страхування, яке здійснюється відповідно до законодавчих норм, згідно з яким страховик зобов'язується страхувати відповідні об'єкти, а страхувальники — вносити належні страхові платежі.

Страхові послуги у сфері автотранспортного страхування можуть бути представлені різними видами страхування. Розглянемо їх детальніше на рисунку 1.2.

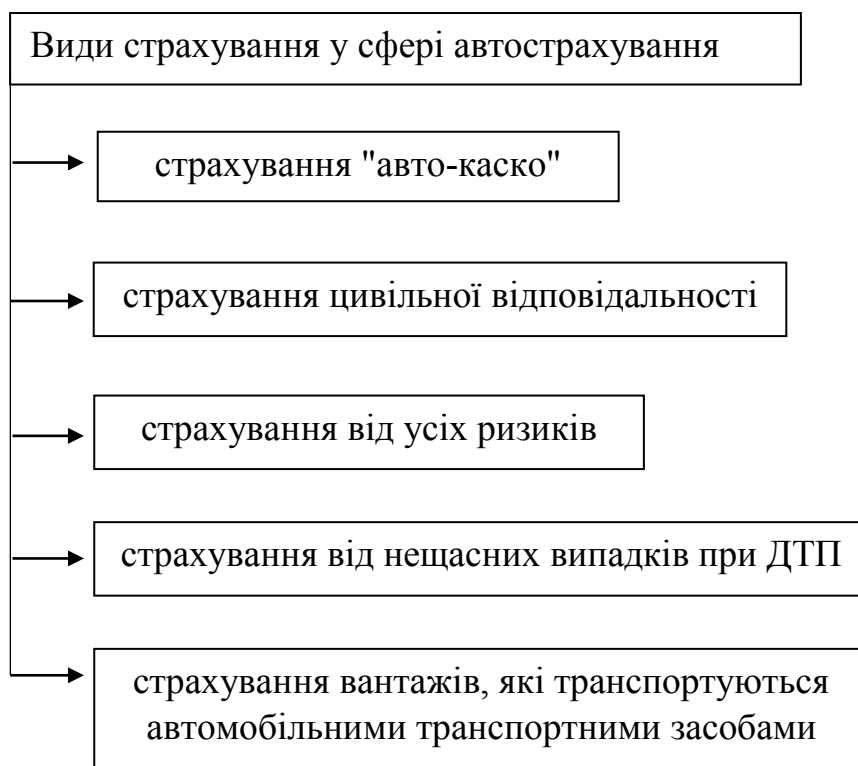


Рис. 1.2 Види страхування автотранспортних засобів

Серед видів автотранспортного страхування найбільшим попитом у страхувальників користується комплекс страхових послуг зі страхування "авто-каско". До їх числа входять:

- страхування від дорожньо-транспортної пригоди (ДТП);
- страхування від протиправних дій третіх осіб (ПДТО);

- страхування від стихійних лих та викрадення. Цей вид страхування поширюється на всі автотранспортні, водні та наземні види транспортних засобів. Процес аквізаційної роботи страховика при автотранспортному страхуванні відображено на рисунку 1.3.

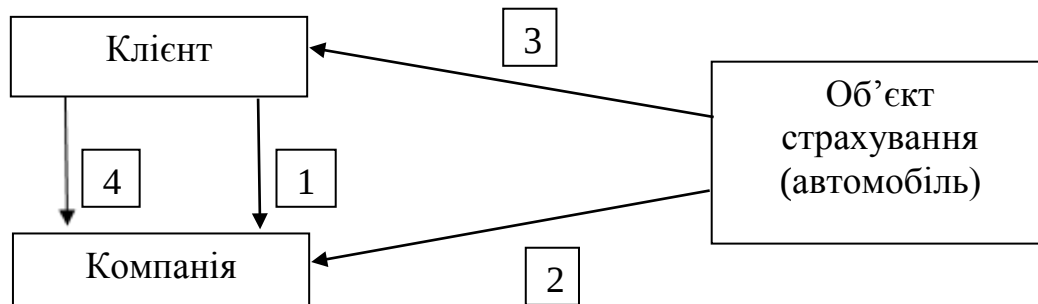


Рис. 1.3 Процес роботи страховика при автотранспортному страхуванні

1 - звернення клієнта до страхової компанії з приводу страхування автомобіля;

2 - виїзд працівника компанії на об'єкт для огляду і укладання договору;

3 - пропозиція страховиком додаткових видів страхування до страхування автокаско;

4 - придбання клієнтом комплексної страховки від усіх транспортних ризиків.

Страхові послуги зі страхування "авто-каско" можуть надаватися комплексно або частково. За комплексним страхуванням "авто-каско" власник автотранспортного засобу отримує страховий захист від збитків унаслідок пошкодження застрахованого об'єкта у випадку аварії, зіткнення з будь-яким іншим предметом, пожежі, самозагорання, стихійного лиха, вибуху, протиправних дій третіх осіб тощо, але за вилученням збитків експлуатаційного характеру. За часткового страхування "авто-каско" страховий захист надається у випадку пожежі, вибуху двигуна, викрадення, пошкодження транспортного засобу під час викрадення та стихійного лиха.

Різноманітність форм та видів автотранспортного страхування зумовлює необхідність висвітлення наявного асортименту страхових послуг, які є об'єктом купівлі-продажу на страховому ринку України.

До автомобільних транспортних засобів належать: легкові, вантажні, вантажо-пасажирські, мікроавтобуси, мотоцикли, моторолери, мотоколяски, мопеди, трактори та міні-трактори. Умовами прийняття перерахованих транспортних засобів на страхування є їх належність страхувальнику на законних підставах (на правах власності, повного господарського володіння, оперативного володіння, договору оренди, лізингу або доручення).

Умовами договору страхування може бути передбачено разом з транспортним засобом страхування й додаткового обладнання, яке передбачено заводською комплектацією та встановлено в транспортний засіб стаціонарно. До додаткового обладнання належить магнітола, СО тощо. Переносні предмети (малогабаритні телевізори, радіоприймачі й фотокамери) до додаткового обладнання не належать.

Страховий ризиком за даним видом страхування вважається пошкодження, знищення або незаконне заволодіння транспортним засобом страхувальника.

До страхових випадків відносяться:

- пошкодження чи знищення транспортного засобу або його частин (у т.ч. фар, дзеркал, стекол) внаслідок дорожньо-транспортної пригоди;
- незаконне заволодіння транспортним засобом; крадіжка, а також пошкодження або знищення його частин, деталей, приладів, що викликані протиправними діями третіх осіб, у будь-якому місці знаходження транспортного засобу;
- пошкодження або знищення транспортного засобу в наслідок стихійного лиха (повінь, буря, ураган, смерч, цунамі, шторм, злива, град, обвал, лавина, оповзень, вихід підґрунтових вод, паводок, сель, удар блискавки, осідання ґрунту тощо), падіння дерев та інших предметів, нападу тварин, а також пожежі чи самозаймання транспортного засобу.

До страхових випадків не відносяться й виплати страхового відшкодування не проводяться у разі, якщо збиток виник внаслідок:

- незаконного заволодіння транспортним засобом, крадіжки його окремих частин і деталей, а також у разі його знищення чи пошкодження унаслідок умисних дій страхувальника;

- гниття, корозії та інших природних хімічних процесів матеріалів, що використовуються у транспортному засобі, через зберігання у несприятливих умовах;

- обробки теплом, вогнем чи іншим термічним впливом на транспортний засіб (сушіння, зварювання, гаряча обробка та тощо);

- управління транспортним засобом особою:

- а) яка не має посвідчення водія відповідної категорії або перебуває у стані алкогольного сп'яніння, під впливом наркотичних чи токсичних речовин, приймає лікарські препарати, які знижують швидкість реакції та увагу;

- б) у якої відсутні правові підстави (право власності, інше речове право, договір підряду, оренди, трудовий договір, доручення на право керування тощо) для керування застрахованим транспортним засобом; непідкорення владі (втеча з місця пригоди, переслідування працівниками Міністерства внутрішніх справ); вчинення кримінально-карних дій, крім дій, що пов'язані з порушенням правил дорожнього руху;

- перевезення застрахованого транспортного засобу морським, залізничним та іншими видами транспорту;

- буксирування застрахованого транспортного засобу іншим транспортним засобом;

- участі у спортивних змаганнях та тест-драйвах;

- використання транспортного засобу для навчальної їзди;

- гідравлічного удару механізмів двигуна транспортного засобу;

- порушення правил експлуатації транспортного засобу, встановлених заводом-виробником.

Крім зазначених, до страхових випадків не відносяться:

- захоплення транспортного засобу третіми особами, які добровільно допущені власником чи його довіреною особою в салон, чи при використанні транспортного засобу, як таксі (якщо це не обумовлено у договорі страхування "транспортний засіб-таксі");

- дорожньо-транспортні пригоди, викликані порушеннями правил дорожнього руху водієм застрахованого транспортного засобу, а саме: проїзд на заборонний сигнал світлофора чи жест регулювальника; виїзд на зустрічну смугу руху з перетином подвійної осьової лінії для обгону, повороту або розвороту; перетин дороги, на якій транспортні потоки розділені подвійною осьовою лінією; перевищення швидкості руху більше, ніж на 30 км/год від встановленої правилами дорожнього руху та порушення правил проїзду залізничних переїздів;

- крадіжка реєстраційного номера транспортного засобу;

- крадіжка фірмового знаку транспортного засобу;

- незаконне заволодіння транспортним засобом, що знаходиться в розшуку в базах даних "Угон СНД", "Угон Інтерпол", "Арешт", а також незаконне заволодіння транспортним засобом, що ввезений в Україну з порушенням порядку й правил ввозу транспортних засобів.

Страховик не приймає на страхування:

- відновлення втраченої товарної вартості транспортного засобу;

- збитки за пошкодження (знищення) автошин, дисків, ковпаків, які виникли не в результаті ДІЛ;

- крадіжку інструментів та коліс (у т.ч. запасних), що входять у комплектність транспортного засобу;

- пожежу чи самозаймання транспортного засобу при переобладнанні його на газове обладнання чи інший вид палива;

- вихід з ладу частин, деталей, вузлів, агрегатів внаслідок технічної несправності й заводського браку.

Страховик не приймає на страхування багаж, що перевозиться застрахованим транспортним засобом. Не передбачається відшкодування збитків страхувальнику внаслідок:

- військових дій та громадських заворушень;
- захвату, конфіскації, арешту, що проведені цивільною чи військовою владою;
- радіоактивного зараження, внаслідок якого неможлива експлуатація транспортного засобу;
- вибуху в наслідок перевезення, зберігання боєприпасів та вибухових речовин;
- пожежі з причини порушення правил техніки безпеки. Термін дії договору страхування можна становити від двох тижнів до одного року. На страхування приймається транспортний засіб у непошкодженному стані, що пройшов техогляд в установленій термін і не застрахований в інших страхових компаніях за тими ж видами ризиків.

На страхування КАСКО не приймаються транспортні засоби, що знаходяться в експлуатації понад 9 років (якщо інше не передбачено договором страхування), а також такі, що мають серйозні пошкодження й значну корозію за оцінкою страховика.

Транспортний засіб може бути застрахований:

а) на повну вартість, при цьому страхова сума дорівнює вартості транспортного засобу за цінами і тарифами, що діють на момент укладання договору страхування. Якщо заявлена страхувальником вартість викличе сумнів у страховика, він має право вимагати документ, що підтверджує її достовірність. Дійсна вартість транспортного засобу може визначатись на підставі:

- рахунку-фактури заводу-виробника чи офіційного представника;
- довідкових матеріалів для визначення ціни транспортних засобів, що рекомендовані «Методикою товарознавчої експертизи та оцінки дорожніх

транспортних засобів» або іншим аналогічним документом, що діяв на момент укладання договору;

- висновку оцінювача щодо вартості транспортного засобу на момент укладання договору;

б) на суму в частій від повної вартості (але не менше 1/10 вартості за цінами і тарифами, що діють на момент укладання договору страхування). У цьому разі 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;

в) із застосуванням "системи першого ризику". Суттю цієї системи є: повна виплата збитків в межах страхової суми, незалежно від того, яку частину від дійсної вартості складає страхова сума. Тобто, в цьому випадку принцип пропорційності не діє. Дія договору страхування, укладеного із застосуванням цієї системи, розповсюджується тільки на один (перший) страховий випадок по кожному транспортному засобу, після якого договір автоматично припиняється.

Страхова сума визначається за згодою сторін, але в межах страхової вартості транспортного засобу і додаткового обладнання. Страхова вартість заявлених до страхування об'єктів визначається з урахуванням їх початкової вартості та норм амортизації на підставі документів, які підтверджують вартість транспортного засобу й додаткового обладнання. Такими документами можуть бути: довідка-рахунок; рахунок фактури офіційного дилера; чеки, квитанції та інші платіжні документи; митні документи; преїскуранти дилерів; каталоги, довідки й програми з оцінювання транспортних засобів. Страхова сума по транспортних засобах, що взяті в оренду (напрокат) або в лізинг, не може перевищувати розміру, в якому страхувальник несе відповідальність перед орендодавцем в межах вартості транспортного засобу. Страхова сума має складати не менше 70 % від фактичної ринкової вартості транспортного засобу.

Договір страхування може бути укладений за умови наявності безумовної франшизи, розрахованої у відсотках від страхової суми на момент укладання договору страхування. Розмір франшизи визначається залежно від страхових випадків і типу транспортного засобу.

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.

Страховальником 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.

1.2. Нормативно-правова база страхування автотransпортних засобів в Україні

Ринок автотransпортного 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 страховальнику 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” встановлює порядок укладання внутрішніх і міжнародних договорів обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у пунктах пропуску через державний 30 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 ОСЦПВВНТЗ” 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 поділ 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.

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 ЗЗ 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 цивільноправову 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 (ЛІСОУ) 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.

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.

Конституція України, ухвалена 28 червня 1996 року, визначила, що виключно Законами України встановлюються засади створення й функціонування фінансового ринку, а Кабінет Міністрів України забезпечує здійснення фінансової політики. 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», до якого вже внесено Верховною Радою внесені 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, 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.

1.3. Закордонний досвід страхування автотранспортних засобів

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.

Як засвідчила практика здійснення страхування, особливо на стадії врегулювання вимог страхувальників, потерпілих осіб логічним, найбільш пом'якшуючим механізмом виконання фінансових зобов'язань за неплатоспроможних страховиків у автотранспортному страхуванні є солідарне гарантування страхових виплат за їх зобов'язаннями. Гарантійні фонди найбільшого поширення набули у розвинених країнах світу. У тій чи іншій формі вони функціонують, зокрема, у Великобританії, Канаді, Нідерландах, США, Франції, Японії, Італії, Норвегії, Фінляндії, Греції, Іспанії тощо.

У переважній більшості країн, де існують гарантійні фонди, відшкодування за договорами автотранспортного страхування, зокрема добровільного майнового страхування (КАСКО), гарантується на загальних засадах, разом із іншими добровільними видами страхування. Виключенням може бути лише обов'язкове автострахування, страхові виплати за договорами якого забезпечуються окремими гарантійними фондами, створеними відповідного до вимог національного законодавства за цим видом страхування (зокрема, країни Західної, Центральної та Східної Європи, Північної Африки, Близького Сходу).

Незважаючи на певну організаційну універсальність гарантійних фондів, загальні принципи їх створення та засади функціонування у різних країнах мають свою специфіку. У світовій практиці виділяють дві основні моделі створення таких фондів: фонд за окремим видом або видами страхування та фонд, який охоплює всі договори страхування. Фонд за окремим видом страхування формується для підтримки страхового ринку, як

правило, за якимсь обов'язковим видом страхування, у той час як загальний фонд формується для гарантування здійснення страхового відшкодування широкому колу страхувальників, застрахованим чи потерпілим особам на страховому ринку в цілому. Для прикладу, у Російській Федерації гарантійний фонд представлений лише у обов'язковому автострахуванні, а у Великобританії функціонує єдиний загальний фонд гарантування виплат з фінансових послуг, до завдань якого віднесено гарантування виплат за договорами страхування, депозитами та інвестиціями. У таких країнах, як Канада, Франція, Ірландія, Японія, Корея, Норвегія, Польща та США також створені загальні гарантійні фонди, які несуть гарантії як за обов'язковими так і за добровільними видами страхування.

В Україні гарантійний фонд представлений в міжнародному та внутрішньому обов'язковому автострахуванні. У страхуванні КАСКО гарантійні фонди, які покривають ризики настання неплатоспроможності страховиків за цим видом страхування, компенсують збитки страхувальникам або особам, які мають право на отримання страхового відшкодування, базуючись на істотних умовах договорів страхування та враховуючи обмеження, які можуть бути встановлені законодавством тієї чи іншої країни, наприклад, у відносному співвідношенні до суми збитку чи фіксованій величині гарантійної компенсації.

Механізм компенсації страхового відшкодування гарантійними фондами за договорами обов'язкового автострахування суттєво відрізняється від загальних гарантійних схем. Перш за все, це зумовлено обов'язковістю та соціальною орієнтованістю цього виду страхування. Існування гарантійного фонду та обов'язкова участь у ньому страховиків, які мають право на укладання договорів обов'язкового автострахування є безумовною вимогою страхового законодавства більшості країн світу.

На відміну від гарантійних фондів у добровільному майновому страхуванні, де гарантується компенсація збитків, завданих страхувальникам за договорами страхування, гарантійні фонди у обов'язковому

автострахуванні гарантують страхові виплати третім особам, без прив'язки до договірних відносин між страхувальником та страховиком, а також незалежно від фінансового стану страховиків, які укладають договори обов'язкового автострахування, окрім випадків коли такі страховики визнані банкрутами чи ліквідовані.

Практика діяльності гарантійних фондів у обов'язковому автострахуванні дозволяє виділити загальний перелік випадків, при настанні яких, фонди здійснюють компенсаційні (регламенті) виплати потерпілим у настанні дорожньо-транспортних пригод:

- банкрутство/ліквідація/визнання неплатоспроможним страховика або анулювання ліцензії на провадження обов'язкового автострахування;
- страхова подія сталася з вини незастрахованого водія;
- страхова подія сталася з вини невстановленого транспортного засобу;
- страхова подія сталася з вини особи, яка звільнена, відповідно до законодавства, від обов'язку мати чинний договір обов'язкового автострахування (наприклад окремі категорії громадян: пенсіонери, учасники бойових дій, інваліди тощо).

Більшість гарантійних фондів здійснюють компенсаційні виплати у разі настання вищезазначених випадків за шкоду заподіяну життю, здоров'ю та/або майну потерпілих. Виключенням є лише події, які сталися з вини невстановленого транспортного засобу. У таких випадках, відшкодовується лише шкода, заподіяна життю та здоров'ю потерпілих. Це виключення пояснюється протидією можливим проявам страхового шахрайства, що може призвести до надмірного фінансового навантаження на ресурси гарантійних фондів.

Гарантійні фонди у обов'язковому автострахуванні гарантують компенсаційні виплати потерпілим особам у межах лімітів відповідальності за договорами обов'язкового страхування, встановлених національним законодавством тієї чи іншої країни. Ліміти відповідальності за договорами обов'язкового страхування суттєво відрізняються у різних країнах. Найвищі

ліміти відповідальності за шкоду життю та здоров'ю встановлені в Іспанії – 70 млн. євро за одним страховим випадком, найнижчі у Росії – 7 тис. євро. За шкоду, заподіяну майну потерпілих максимальний ліміт відповідальності встановлений в Бельгії – 100 млн. євро, а найнижчий у Росії – 5,6 тис. євро. У деяких країнах, таких як Люксембург, Норвегія, Ірландія, Великобританія суми страхового покриття за договорами обов'язкового страхування необмежені.

У країнах Європейського Союзу, відповідно до 5-ї Директиви Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу від 2005 року, встановлені вимоги щодо мінімально допустимих лімітів відповідальності страховиків, а саме: не менше ніж 1 млн. EUR на одного потерпілого за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих та не менше ніж 5 млн. EUR за одним страховим випадком, незалежно від кількості потерпілих; не менше ніж 1 млн. EUR за одним страховим випадком за шкоду, заподіяну майну, незалежно від кількості потерпілих.

У зв'язку із значними лімітами відповідальності за договорами обов'язкового автострахування у певних країнах гарантійні фонди вимушені перестраховувати можливі ризики на випадок настання значного збитку або серії таких збитків. На якісно новий рівень виводить гарантійний механізм у обов'язковому автострахуванні існування міжнародних систем автомобільного страхування, які об'єднують різні групи країн, переважно за політико-географічним принципом. До таких міжнародних систем належать: «Зелена картка» (об'єднує 46 країн), «Помаранчева картка» (19 країн), «Блакитна картка» (9 країн), «Рожева картка» (6 країн), «Коричнева картка» (14 країн), «Жовта картка» (11 країн), «Біла картка» (на стадії формування, 10 країн). Метою створення міжнародних систем автомобільного страхування є забезпечення безперешкодного транскордонного руху транспортних засобів шляхом поширення страхового покриття та гарантійної функції компетентних організацій (гарантійних фондів) за межі конкретної країни.

Взірцем якісного та ефективного функціонування гарантійних схем у обов'язковому автострахуванні є міжнародна система автомобільного страхування «Зелена картка», яка об'єднує країни Західної, Центральної, Східної Європи, Північної Африки та Близького Сходу. Ця міжнародна система була створена у 1949 році за рекомендацією підкомітету по автотранспорту Комітету по транспорту Європейської економічної комісії ООН. Головним завданням цієї системи є гарантування захисту потерпілих у транскордонних дорожньо-транспортних пригодах. Механізм такого гарантування забезпечується функціонуванням у кожній країні, які засновуються професійними об'єднаннями страховиків з обов'язкового автострахування.

Національні Бюро забезпечують гарантію подвійного характеру:

- своєму уряду про те, що іноземний страховик буде дотримуватися чинного законодавства такої країни та сплатить компенсацію потерпілим особам у межах ліміту, передбаченого у ній;
- бюро країни відвідання щодо виконання зобов'язань страховиком – членом, який застрахував цивільну відповідальність щодо використання транспортного засобу, який потрапив у дорожньо-транспортну пригоду.

Унаслідок такого некомерційного двійчастого мандату кожне Бюро зобов'язане мати свою власну незалежну фінансову структуру, яка базується на спільному зобов'язанні страховиків, що уповноважені здійснювати обов'язкове страхування цивільної відповідальності по відношенню до автотранспортних засобів, які експлуатуються на національному ринку.

Таким чином, кожне Національне Бюро країни-члена міжнародної системи виступає гарантом виконання страховиками-членами такого Бюро фінансових зобов'язань за договорами міжнародного страхування «Зелена картка», у разі настання дорожньо-транспортних пригод закордоном з вини їх страхувальників.

Додаткові гарантії можуть надаватися у формі банківської гарантії або гарантійного депозиту у першокласній Європейській банківській установі.

Розмір додаткових фінансових гарантій для Національних Бюро розраховується за двома критеріями: кількість транспортних засобів, зареєстрованих у країні Бюро та сума власного утримання (пріоритету) за договорами перестрахування ризиків, яка діє для страховиків-членів Бюро за договорами міжнародного страхування «Зелена картка».

У табл. 1.1 представлені розміри додаткових фінансових гарантій, рекомендованих Радою Бюро міжнародної системи для національних Бюро в залежності від кількості зареєстрованих транспортних засобів.

Таблиця 1.1

**Розмір додаткових фінансових гарантій для Національних бюро
залежно від кількості зареєстрованих транспортних засобів**

Кількість зареєстрованих транспортних засобів у країні (млн.)	Розмір фінансових гарантій (млн. євро)
Менше 1	€1 М
1-5	€1М + €0.5 за кожний наступний транспортний засіб, що перевищує 1 млн. транспортних засобів
5-10	€3М + €0.4 за кожний наступний транспортний засіб, що перевищує 5 млн. транспортних засобів
10-20	€5М + €0.3 за кожний наступний транспортний засіб, що перевищує 10 млн. транспортних засобів
Більше 20	€8М + €0.2 за кожний наступний транспортний засіб, що перевищує 20 млн. транспортних засобів

На сучасному етапі розвитку автострахування в Україні важливим та необхідним є запровадження гарантійного механізму у добровільному автострахуванні КАСКО шляхом створення окремого гарантійного фонду за цим видом страхування або в межах загального страхового гарантійного фонду. Також варто використати позитивний міжнародний досвід функціонування гарантійних фондів у обов'язковому автострахуванні,

зокрема посилити вимоги до страховиків, які здійснюють провадження обов'язкового страхування в Україні, збалансувати ліміти їх відповідальності з ризиками за договорами цього виду страхування, підвищити ефективність управління солідарними фінансовими ресурсами, які розміщуються у гарантійному фонді. Для України як члена міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка» удосконалення гарантійного механізму у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є наріжним каменем у напрямку європейського вектору розвитку означеного виду страхування та приведення до європейських стандартів практики надання страхових послуг як за внутрішніми, так і міжнародними договорами обов'язкового автострахування.

1.4. Методологія обов'язкового страхування автотransпортних засобів на прикладі Польщі

Законодавство більшості європейських країн, дозволяє водієві-туристу перетинати свій кордон, пред'явивши лише національні права. Та якщо залишатися на певний період в країні та їздити на власному авто – то обов'язково потрібно оформити страхування. Польща не є винятком у даному випадку, адже як і в інших країнах, що є учасницями Віденської конвенції 1968 року («Про дорожній рух»), водити транспортний засіб без страхування, тут заборонено. Початковий штраф для власників незастрахованих легкових автомобілів буде удвічі вищим, аніж мінімальна зарплата, тобто 4 тис. злотих. За відсутність цивілки на вантажівку, штраф буде більшим за мінімальну платню утричі – 6 тис. злотих. Для усіх інших транспортних засобів сума покарання становить 670 злотих.

В Польщі існують два види автострахування: обов'язкове та добровільне. До обов'язкового в даному випадку належить страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Добровільним страхуванням є майнове страхування автомобіля від різних пошкоджень та знищення. Правовою нормою, що регулює обов'язкові види страхування в Польщі є закон «Про обов'язкове страхування», Фонд гарантування страхових виплат, Моторно-транспортне бюро Польщі.

Закон передбачає наявність такого виду обов'язкового страхування відповідальності, як «граничне». Яке можна охарактеризувати наступним чином. Уявімо ситуацію, в якій автомобіль особи зареєстрований поза ЄС, і вона перетинає кордон Польщі з третьої країни. При цьому, у водія відсутня діюча Зелена картка. У такому випадку йому пропонується оформити граничне страхування, яке забезпечить фінансове забезпечення в разі нанесення ним шкоди третім особам на території Польщі та інших країн Євросоюзу.

Зелена карта – це міжнародний сертифікат страхування відповідальності власників транспортних засобів, виданий в країні реєстрації транспортного засобу. По суті, Зелена карта – це міжнародне ОСЦПВ, наявність якого задовольняє вимоги країн-членів Євросоюзу.

Навіщо взагалі потрібно обов'язкове страхування відповідальності водіїв? Виходячи з норм права, це страхування покриває збиток, що наноситься будь-яким водієм, керуючим застрахованим транспортом, що заподіюється у зв'язку з керуванням автомобілем за період дії договору страхування.

Підставою для виникнення правових відносин є договір страхування. Термін дії обов'язкового договору авто страхування в Польщі може становити від одного місяця (короткостроковий договір) до одного року. При укладанні короткострокового договору (від 30 днів) ціна страхування може зменшуватися не пропорційно кількості місяців. Так, вартість страхування на 6 місяців може становити суму, більше ніж 1/2 вартості річного покриття.

Договір страхування вважається дійсним тільки після його укладання і підписання сторонами, а також здійснення оплати. Офіційний документ може бути виданий на протязі 14 днів з моменту вступу угоди в силу.

Страховий тариф являє собою коефіцієнт, який впливає на кінцевий розмір страхової премії. Цей тариф залежить від переліку основних факторів:

- попередня історія страхування;
- вік особи (до 25-ти років – найвища група ризику, що відповідно збільшує тариф);
- потужність двигуна (чим більша потужність – тим більша вартість страховки);
- місто або регіон, в якому зареєстрований автомобіль (збирається статистика по аварійності, оскільки чим вища щільність жителів, тим частіша аварійність, відповідно більший розмір страхового тарифу);
- мета експлуатації авто (для транспорту, що займається перевезенням людей тарифи підвищені);
- марка і модель авто (спортивні автомобілі розцінюються як більш небезпечні і збиткові для страхової компанії);
- колір авто (у деяких випадках яскравий колір може вплинути на зниження тарифу, оскільки видимість машини на дорозі буде вищою);
- інші фактори (рід занять, вік автомобіля й інше, що на погляд страхової компанії може вплинути на збільшення можливості потрапити в ДТП).

Якщо перед закінченням терміну дії договору страхування, особа письмово не повідомить страхову компанію про бажання припинити з нею договірні відносини, договір вважається укладеним (продовженим) ще на 12 місяців. Страхова компанія зобов'язана заздалегідь, як мінімум за 14 днів до закінчення дії договору, в письмовій формі повідомити клієнта про швидке закінчення страховки і запропонувати умови на наступний рік.

Ще один цікавий момент полягає в укладенні договору страхування в декількох компаніях одночасно, стосовно одного і того ж автомобіля. За цієї ситуації в будь-якому випадку клієнт не залишиться у виграші:

- компанії довідаються по наявності кількох договорів на одну людину.

У цьому випадку один з договорів доведеться розірвати, але сплачена компаніям страхова премія за період, коли авто перебувало «під подвійним захистом», особі повернута не буде;

- якщо настане страховий випадок в період дії двох договорів, то в цьому випадку компанії здійнять пропорційну страхову виплату, вигоди з якої клієнт не отримає.

Особа, що потерпіла в результаті ДТП звертається в страхову компанію винної особи. На сьогодні в Польщі введена система «прямого регулювання», що дозволяє спростити процес отримання відшкодування. Принцип прямого врегулювання полягає в тому, що при настанні страхового випадку (ДТП) потерпілі отримують відшкодування від «своєї» страхової компанії, тобто тієї, що продала поліс, а не у компанії винуватця. Страхова компанія виплачує «своєму» потерпілому відшкодування, яке компенсується страховою компанією винуватця ДТП за посередництвом МТСБ (рис. 1.4).

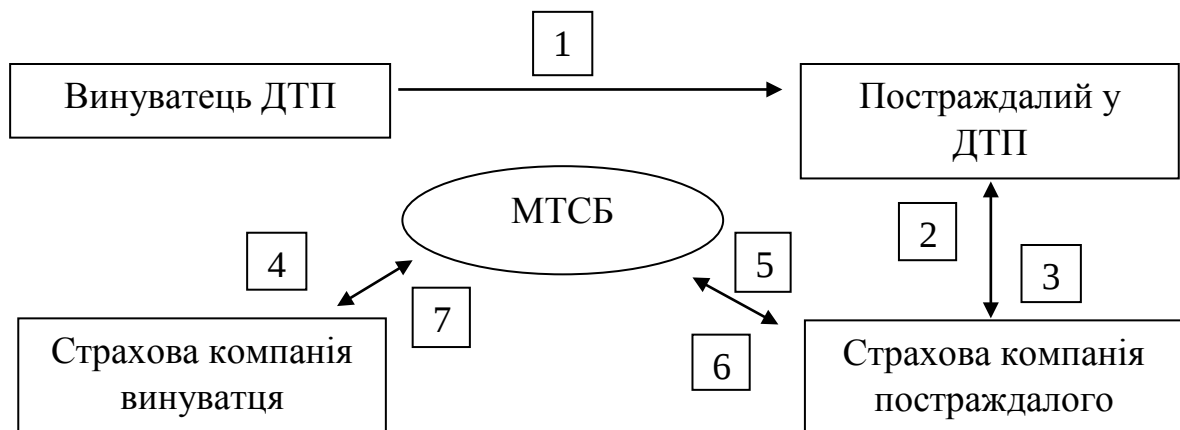


Рис. 1.4 Схема прямого врегулювання збитків

- 1 - винуватець ДТП завдає шкоди потерпаючому;
- 2 - потерпаючий звертається у «свою» страхову компанію з вимогою про відшкодування;
- 3 - страхова компанія потерпаючого здійснює виплату;
- 4 - повідомляє МТСБ про збитки;
- 5 - МТСБ інформує страхову компанію винуватця про фінансові вимоги;

6 - страховик винуватця перераховує компенсацію виплати за страховим випадком МТСБ;

7 - МТСБ виплачує компенсацію страховику постраждалого.

Судячи з міжнародного досвіду Іспанії та Франції, які успішно виконують систему «прямого врегулювання», термін здійснення страхової виплати постраждалим знизився з одного місяця до тижня.

Страхова виплата являє собою компенсацію особистої (травма, розлад здоров'я) і майнової шкоди (пошкодження або знищення) особам, які постраждали внаслідок руху застрахованого транспортного засобу. Також, виплаті підлягає шкода, завдана особам внаслідок посадки або висадки з транспортного засобу, його навантаженні або розвантаженні, зупинці.

Страхова компанія бере на себе обов'язок в межах встановленої страхової суми відновити втрати застрахованої особи, пов'язані з вчиненням ним дій, які не допустили збільшення розміру шкоди. Однак, оскільки дане страхування є обов'язковим, державні органи, що здійснюють регулювання ринку фінансових послуг, встановлюють максимальні розміри виплат на один страховий випадок:

- у разі нанесення особистої шкоди потерпілим – еквівалент 5 млн. євро для всіх постраждалих і одній події;

- у разі пошкодження або знищення майна – 1 млн. євро для всіх постраждалих у події власників.

Виплата за польським законодавством може затягнутися до 90 днів на розгляд страхового випадку і необхідністю підтвердження факту настання страхового випадку, визначення винних у ньому осіб, розмірів відповідальності. Після цього постраждалим здійснюється страхова виплата на протязі 14 днів з дати прийняття компанією позитивного рішення. Якщо страхова компанія відмовляється від здійснення виплати, або виявити вину неможливо, матеріали випадку передаються на розгляд до Фонду гарантування страхових виплат, який здійснює оцінку матеріалів події, і в наслідку приймає рішення про виплату компенсації постраждалим.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ НА ПРИКЛАДІ «УКРАЇНСЬКА ПОЖЕЖНА СТРАХОВА КОМПАНІЯ»

2.1. Загальна характеристика фінансово-господарської діяльності страхової компанії "Українська пожежна страхова компанія"

Страхова компанія «Українська пожежна страхова компанія» створена в 1992 році і більш ніж за 25 років бездоганної роботи стала однією з провідних страхових компаній України.

СК UPSK представлена на всій території України і має 75 відокремлених структурних підрозділів, близько 1000 точок продажів страхових продуктів та центрів обслуговування клієнтів, які працюють на підставі агентських угод.

«Українська пожежна страхова компанія» – компанія, яка:

- надає послуги у всіх ключових страхових напрямках;
- веде високорентабельний ефективний бізнес та прагне до вищої якості у всьому, що робить;
- має бездоганну репутацію та дотримується норм ділової етики;
- забезпечує стійке збільшення своєї вартості та капіталу акціонерів;
- визнана на страховому ринку України;
- сприяє розвитку економіки України та ринку страхових послуг.

За роки роботи на страховому ринку, «Українська пожежна страхова компанія» сформувала збалансований страховий портфель, який поряд з вдалим розміщенням страхових резервів дозволяє вчасно проводити виплати клієнтам. Вона здійснює свою діяльність на засадах дотримання норм законодавства, принципів чесності, відкритості, коректності і робить усе необхідне для максимального задоволення потреб широкої аудиторії своїх існуючих і потенційних клієнтів.

Діяльність Компанії здійснюється на підставі отриманих згідно з Законами України ліцензій і надає страхові послуги з 20-ти видів добровільного та 16 видів обов'язкового страхування (рис 2.1).

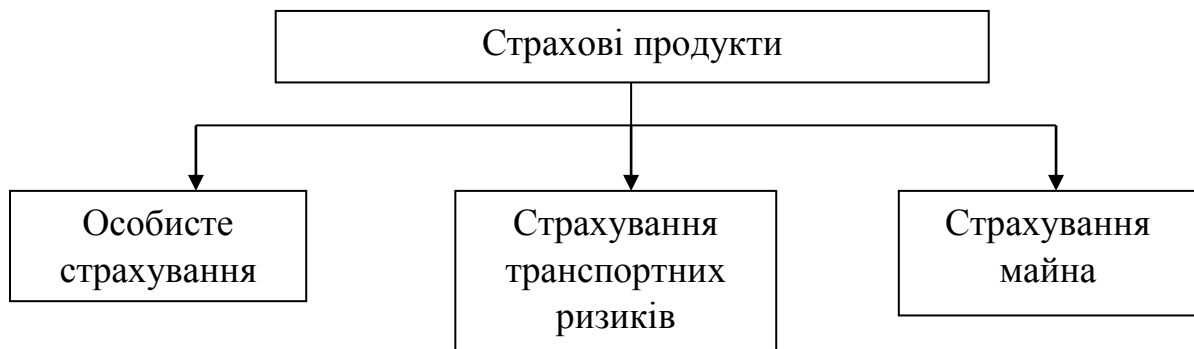


Рис. 2.1 Страхові продукти компанії «Українська пожежна страхова компанія»

Особисте страхування компанії представлене такими видами:

- програми медичного страхування;
- оберіг в дорозі;
- страхування від нещасного випадку;
- захисне коло школяра;
- страхування подорожуючих Україною та за кордоном;
- страхування іноземців, що перебувають на території України.

Страхування транспортних ризиків включає:

- автоцивілка (ОСЦПВВТЗ);
- добровільна автоцивілка (додатковий захист);
- КАСКО;
- КАСКО для своїх (пряме врегулювання).

Страхування майна компанії представлене такими видами:

- майно експрес;
- програма маєток;
- програма квартира;
- програма господар (майно та тварини);

- страхування орендованого майна.

Постійно аналізуючи ринкову ситуацію, СК «Українська пожежна страхова компанія» формує структуру власного страхового портфелю, дбаючи про його збалансованість та диверсифікацію. Компанія відстежує тенденції ринку, згідно чого приділяє увагу розвитку нових або підтримці існуючих видів послуг. Протягом 2017 року компанія уклала 273 915 договорів страхування. Серед них:

- обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів - 41 283;
- добровільне страхування автотранспорту - 156 269;
- страхування майна та страхування відповідальності - 26 606;
- особисте страхування - 27 491.

Динаміку кількості укладених договорів страхової компанії «Українська пожежна страхова компанія» можемо прослідкувати на рис. 2.2.

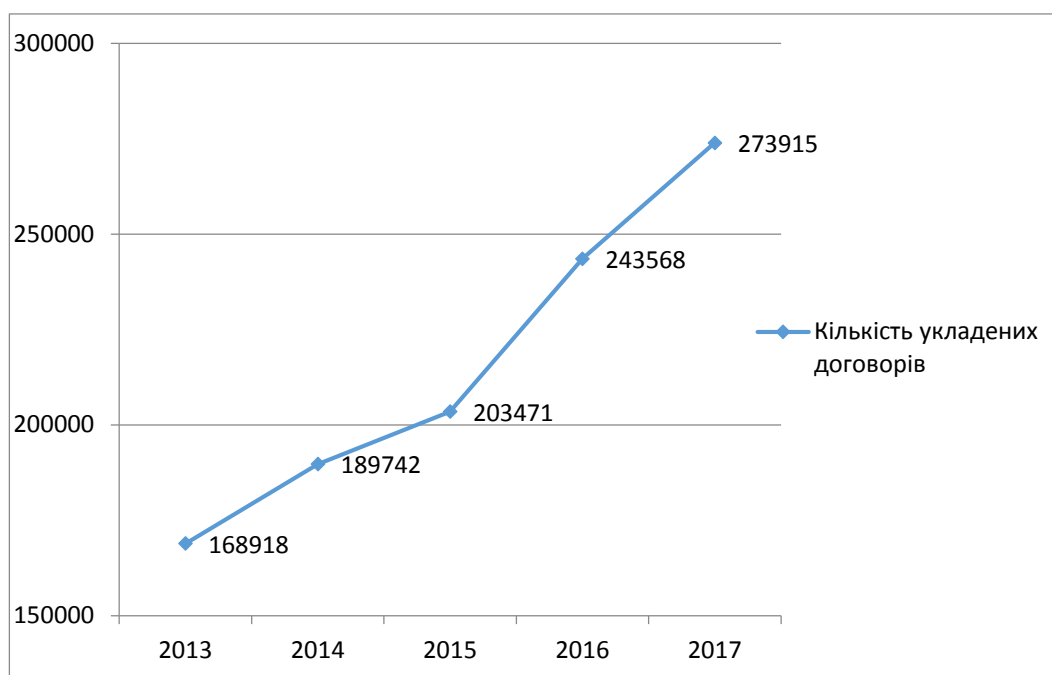


Рис. 2.2 Динаміка кількості укладених договорів СК «Українська пожежна страхова компанія» 2013-2017рр.

Отже, прослідковується збільшення кількості укладених договорів, у 2013 році це значення склало - 168 918, а у 2017 році – 273 915, приріст склав 62%. Спостерігається зростання попиту на страхові послуги, активна державна підтримка страхування, розвиток інфраструктури ринку страхування, що в свою чергу сприяє підвищенню інвестиційного потенціалу страхового ринку за рахунок збільшення розміру страхових резервів.

Найбільшу кількість договорів було укладено у Тернопільській та Дніпропетровській областях. За ними йдуть Полтавська, Хмельницька, Чернігівська, Вінницька та Кіровоградська області. На рис. 2.3 наведені дані СК UPSK з кількості укладених договорів у 2017-му році за областями України.

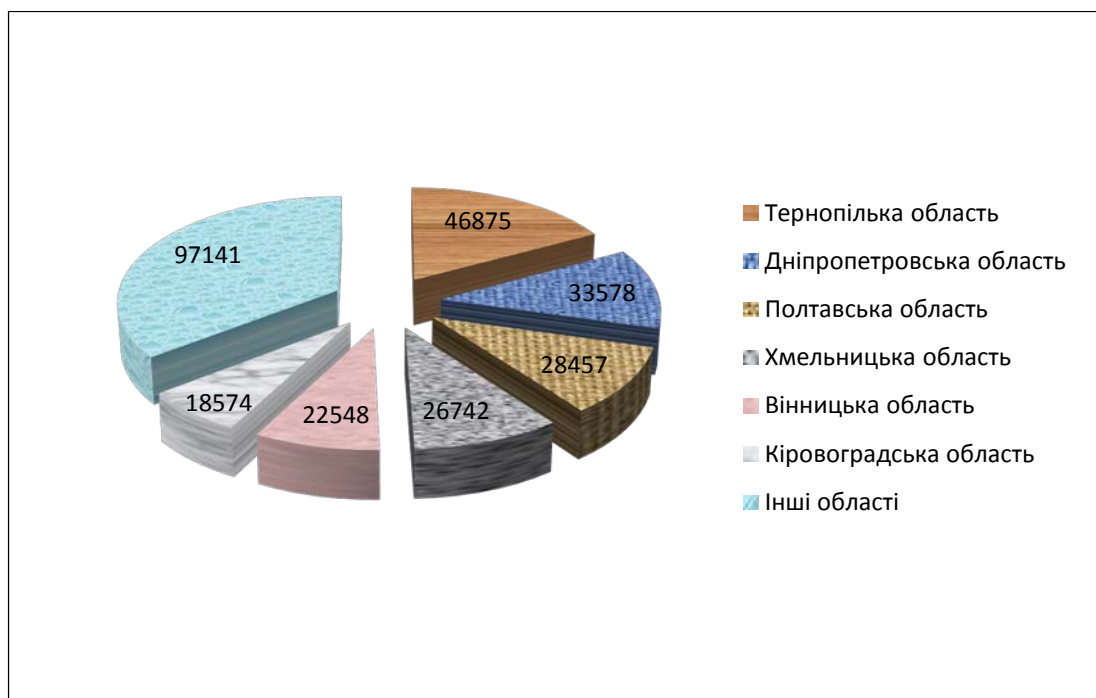


Рис. 2.3 Розподіл кількості укладених договорів у 2017 році за областями України

Нерівномірність попиту на страхування по регіонах викликається, у першу чергу, такими факторами, як розходження в рівні життя

проживаючого на її території населення, розходження в менталітеті, у рівні страхової культури населення.

«Українська пожежна страхова компанія» займається страхуванням корпоративних та приватних клієнтів. Рівень страхових виплат за договорами страхування наземного транспорту (КАСКО), укладеними зі страхувальниками – фізичними особами, станом за 2017 рік становив 32%, за договорами страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ) – 68%. На рис. 2.4 наведені дані з кількості укладених договорів з різними групами клієнтів.

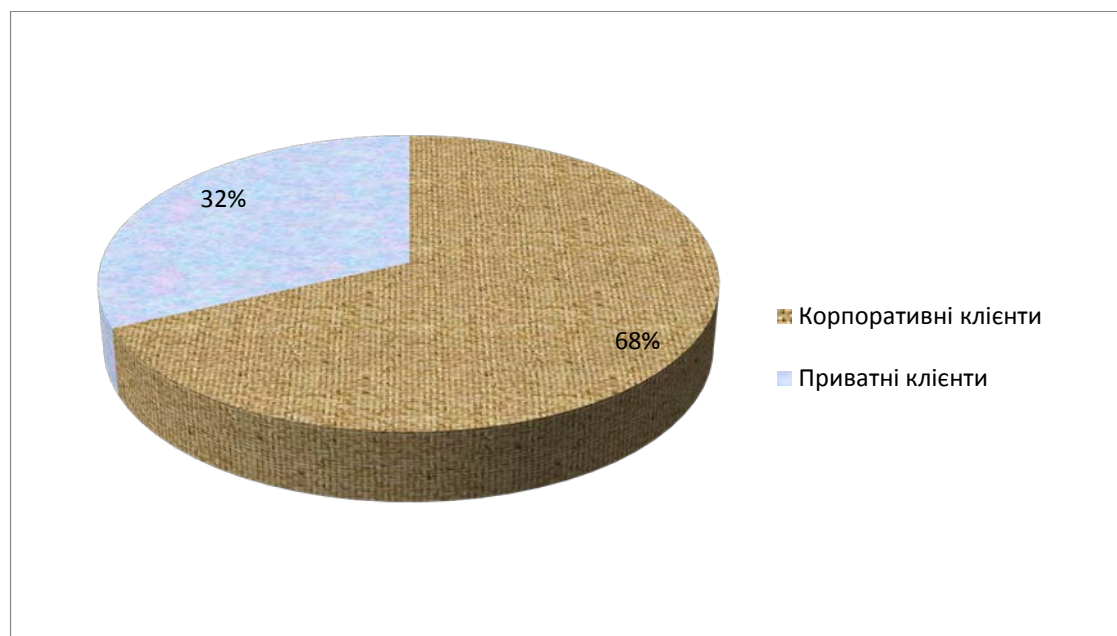


Рис. 2.4 Розподіл кількості укладених договорів у 2017 році за групами клієнтів

Для корпоративних клієнтів існує більше пропозицій із страхування, що допомагає співпрацювати на більш вигідних умовах, страховій компанії в свою чергу підвищувати рейтинг та довіру споживачів. Страхування приватних клієнтів в переважній більшості направлене на авто страхування, що у 2017 році склало 64%.

З 2013 року «Українська пожежна страхова компанія» входить до складу всесвітньовідомої Vienna Insurance Group – лідера страхового ринку Центральної та Східної Європи, що досліджує рівень страхової компанії та присвоює їй рейтингову оцінку.

Рейтингова оцінка страховика, здійснюється на підставі форм фінансової звітності, затверджених Міністерством фінансів України відповідно до Закону України "Про бухгалтерський облік і фінансову звітність в Україні", розшифровок дебіторської та кредиторської заборгованості, структури запасів, основних фондів, а також форм звіту про доходи та витрати страховика, затвердженого розпорядженням Держфінпослуг.

Аналіз включає у себе оцінку як поточного фінансового становища страховика, так і оцінку можливих змін цього фінансового становища в майбутньому. Складовою частиною аналізу є огляд конкретної компанії та макроекономічних тенденцій, що впливають на галузь у цілому.

У 2017 році компанія здобула рейтинг «uaA». Це зробило компанію ще більш міцною, надійною та зручною (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

**Рейтинги учасників страхового ринку України рейтингового
центра "Insurance TOP"**

Учасник страхового ринку	Рейтинг
«Європейський страховий альянс»	uaA
«Княжа Вієнна Іншуранс Груп»	uaA
«Просто страхування»	uaA-
«Аха страхування»	uaA
«Інвест сервіс»	uaA
«Провідна»	uaA-
«ТАС»	uaA
«Українська пожежна страхова компанія»	uaA

Рейтингова оцінка uaA означає високу фінансову стійкість, компанія має високий рівень здатності виконувати договірні зобов'язання перед страхувальниками (застрахованими, вигодонабувачами), іншими учасниками страхового ринку (страховими посередниками, компаніями з асирансу, аварійними комісарами, перестраховальниками) та бюджетом. Фактори ризику помірні, а вплив будь-яких негативних бізнес факторів є незначним.

Фінансові показники СК «Українська пожежна страхова компанія» свідчать про успішну реалізацію компанією своєї стратегії з опанування лідерських позицій. Темпи збільшення кількості клієнтів, та, як наслідок, основних фінансових показників, що вже не перший рік поспіль демонструє компанія, свідчать про її динамічний та стрімкий розвиток (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Фінансові показники СК «Українська пожежна страхова компанія» за 2017 рік

Коефіцієнт автономії	Коефіцієнт поточної платоспроможності	Коефіцієнт поточної ліквідності	Коефіцієнт забезпеченості власними коштами	Рівень виплат
0,5151	0,8141	0,9160	0,8427	10,78 %

Коефіцієнт автономії дорівнює 0,5151, що характеризує незалежність компанії від зовнішніх джерел фінансування.

Коефіцієнт поточної платоспроможності дорівнює 0,8141, що характеризує достатність коштів у вигляді страхових платежів для покриття поточних витрат а ведення справи та страхових виплат.

Коефіцієнт поточної ліквідності СК UPSK складає 0,9160, це характеризує здатність компанії, виконувати поточні зобов'язання за рахунок оборотних активів.

Коефіцієнт забезпеченості власними коштами у 2017 році – 0,8427, це характеризує високий ступінь покриття власними коштами компанії страхових зобов'язань на випадок перевищення фактичних страхових зобов'язань над розрахунковими.

Останнім показником є рівень виплат, він дорівнює 10,78%, що характеризує активність компанії щодо виплат за договорами страхування та перестрахування.

СК UPSK є асоційованим членом Моторного (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ) та одним із лідером на ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. За показниками МТСБУ входить в ТОП-10, за сумою отриманих страхових премій по даному виду страхування (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

ТОП 10 страхових компаній України за виплатами ОСЦПВ у 2017 році, млн.грн

Назва страхової компанії	Сума страхових виплат
1. «Провідна»	36,4
2. «АХА страхування»	33
3. «Оранта»	30,1
4. «ТАС»	27,8
5. «ПЗУ Україна»	24,6
6. «Княжа Вієнна Іншуранс Груп»	23,9
7. «ПЗУ Уніка»	23
8. «УПСК»	20,7
9. «Домінанта»	16
10. «Країна»	13,2

На протязі всього часу існування МТСБУ СК UPSK своєчасно здійснює передумовлені законом відрахування до фінансових Фондів цієї організації. СК UPSK акредитована в найбільших банках України, включаючи ПАТ «Державний ощадний банк України», ПАТ «Укрексімбанк». UniCreditBank, Альфа-Банк.

На сьогодні понад 10 тис. юридичних осіб плідно співпрацюють зі СК UPSK. Серед них є компанії в галузі фінансового, освітнього, аграрного та туристичного секторів, заводи і комбінати, водоканали, магазини, лікарні та аптеки, авто- та будівельні компанії, науково-дослідні установи (НДІ), засоби масової інформації тощо.

2.2. Страховий портфель страхової компанії "Українська пожежна страхова компанія"

Постійно аналізуючи ринкову ситуацію, СК UPSK формує структуру власного страхового портфелю, дбаючи про його збалансованість та диверсифікацію. Загальний обсяг страхових премій за 2017 рік склав 217 471,5 тис. грн., що на 14% перевищує показник за 2016 рік. СК «UPSK» входить в ТОП 10 Компаній – лідерів ринку автострахування, в тому числі, займає 6-те місце з продажу полісів обов'язкової цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів).

Компанія «Українська пожежна страхова компанія» забезпечила високі операційні показники у 2017 році та продовжує підтримувати стратегію росту основних сегментів і залишається однією з провідних страхових компаній України, за кількістю укладених договорів та страхових виплат. Страховий портфель компанії можна детальніше дослідити на рис.

2.4.

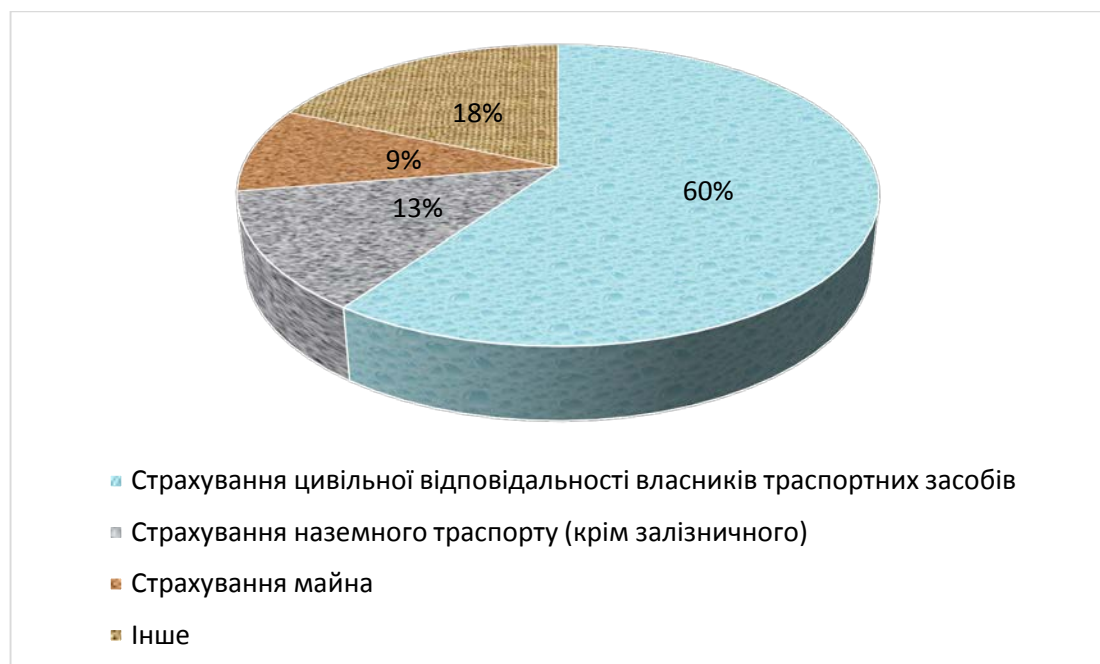


Рис. 2.4 Страховий портфель СК UPSK за 2017 рік

Як видно, найбільшу вагу в загальному обсязі наданих послуг займає страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Насамперед, це пов'язано з активністю банків у сфері споживчого кредитування покупок автомобілів. У рамках спільних проектів банків і страхових компаній від покупця було необхідне страхування автомобіля, для захисту інтересів банку від заподіяння збитку чи пропажі автомобіля, який перебуває в заставі.

За 12 місяців 2017 року СК «Українська пожежна страхова компанія» зібрала 95 345,7 млн. грн. страхових премій, що на 14% більше ніж у 2016 році, у 2013 році спостерігається найменше значення показника – 59 087,3 тис. грн., у 2014 році він зріс на 19%, та з цього періоду можна відслідкувати поступове збільшення надходжень страхових платежів. Зростання обсягів надходжень страхових платежів в динаміці наведено на рис. 2.5.

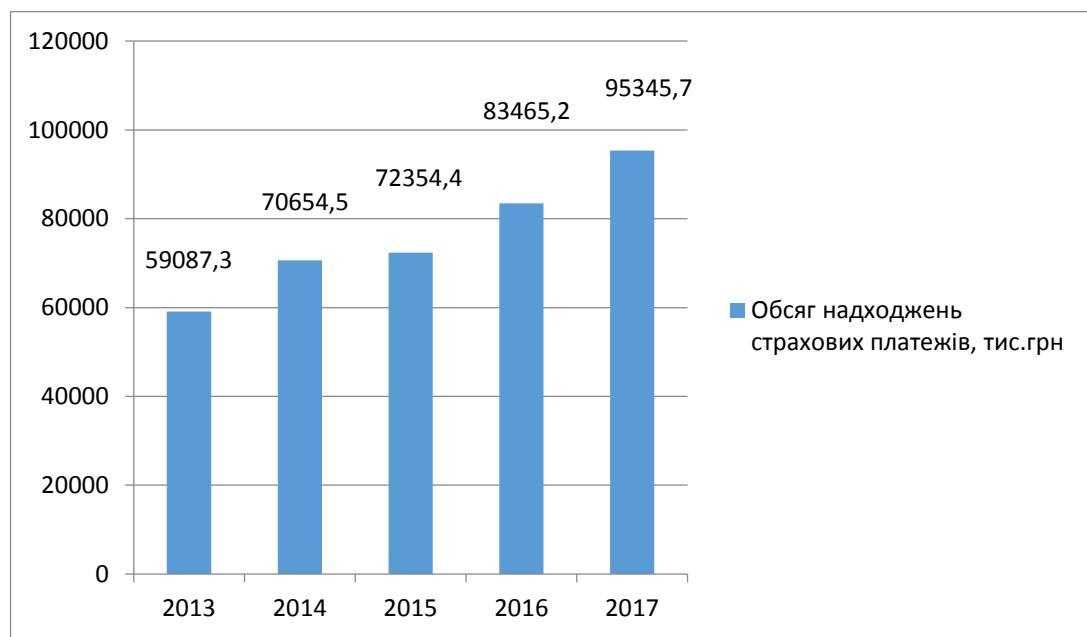


Рис. 2.5 Обсяг надходжень страхових платежів СК UPSK 2013-2017 рр.

Страхові виплати за 2017 рік склали 87 324,7 тис. грн. Найбільша частина виплат припадає на договори:

- страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (за внутрішніми договорами) – 52 654,10 тис. грн. (68% від загальної суми виплат звітного періоду);

- страхування наземного транспорту (крім залізничного) – 20 049,7 тис. грн. (15% від загальної суми виплат звітного періоду);

- медичне страхування (безперервне страхування здоров'я) – 14 620,9 тис. грн. (13% від загальної суми виплат звітного періоду).

Станом на 01.01.18 року сформовано страхових резервів на загальну суму 224 140 тис. грн., які представлені ліквідними активами, а саме: грошовими коштами на поточних рахунках, банківськими вкладками.

Фактичний запас платоспроможності складає 250 735,3 тис. грн., що перевищує нормативний запас (величину нетто активів) в 3,3 рази. Компанія підтримує таке співвідношення на протязі останніх 3-х років. Важливий показник якісної роботи, це високий рівень пролонгації договорів страхування, що свідчить про прихильність та довіру клієнтів компанії.

Обсяг страхових виплат у відсотковому співвідношенні представлений на рис. 2.6.

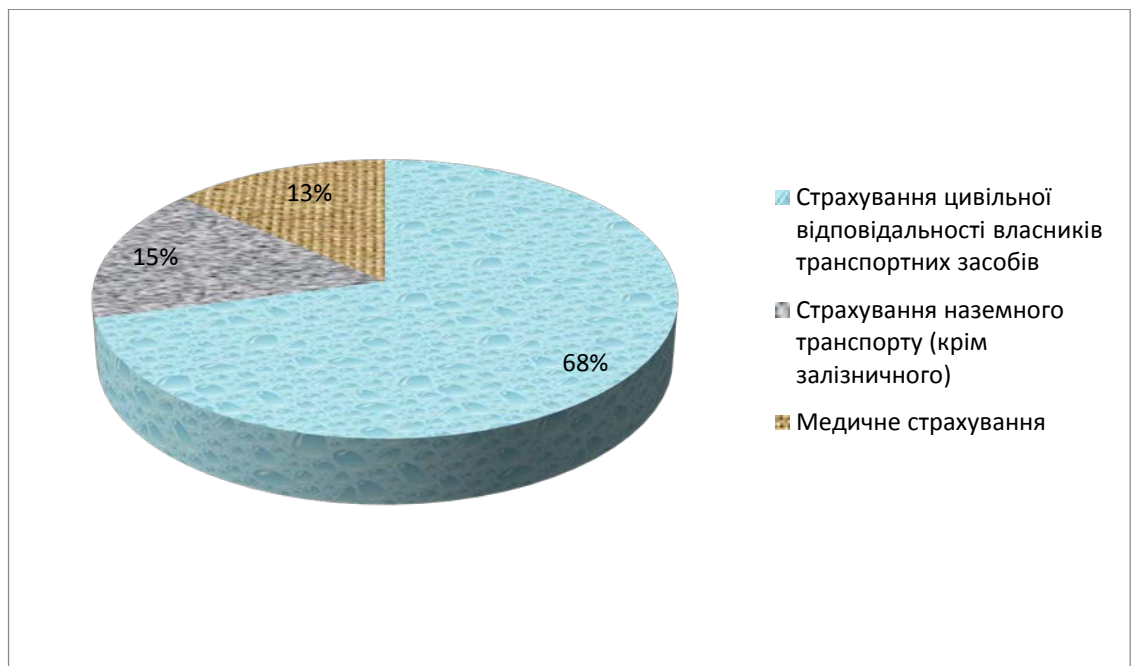


Рис. 2.6 Обсяг страхових виплат СК UPSK за 2017 рік

Налагоджена система страхових виплат — одна з головних ознак, що формують довіру клієнтів до страхової компанії. Саме тому, впорядкованість та оперативність страхових відшкодувань — одне зі стратегічних завдань СК «Українська пожежна страхова компанія». Це досягається за допомогою продуманих бізнес-процесів, що впроваджені в компанії та діють як чіткий механізм. Об'єми виплат страхових відшкодувань зростають щороку (рис. 2.7.).

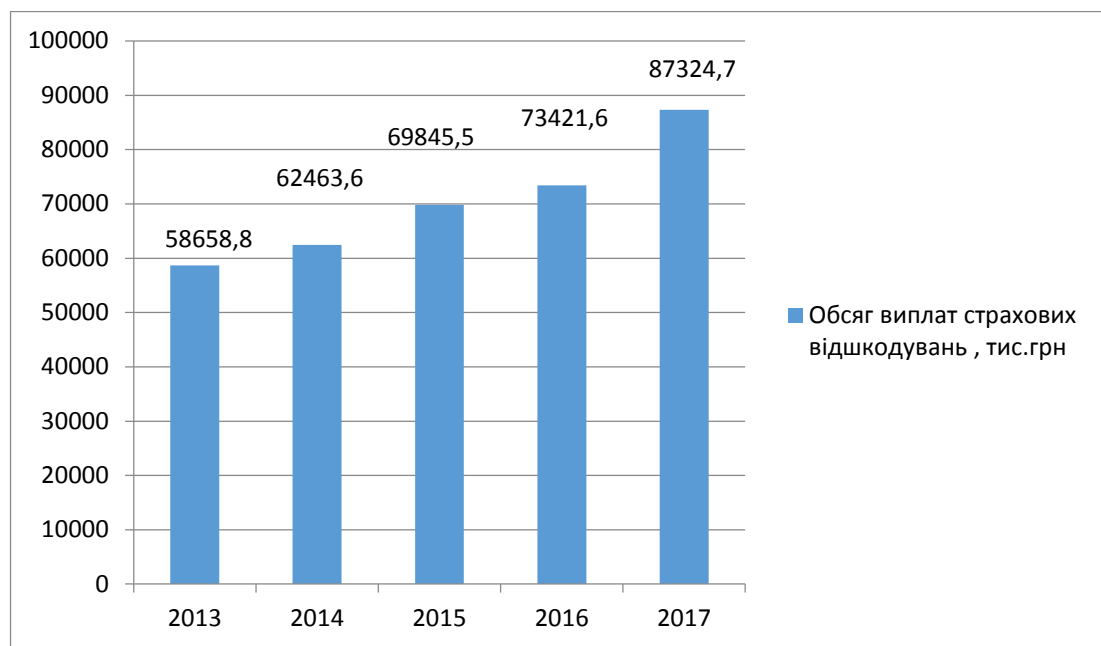


Рис. 2.7 Обсяг виплат страхових відшкодувань СК UPSK 2013-2017 рр.

Як видно з рисунків, обсяги надходжень страхових платежів та об'єми виплат страхових відшкодувань з 2013 року швидко зростали, темп росту страхових відшкодувань перевищив темп росту надходжень платежів від страхування на 6%. Це, з одного боку, свідчить про чесність компанії перед своїми клієнтами, а з іншого боку, говорить про необхідність переглянути умови відшкодування в бік більшої жорсткості з метою уникнення випадків шахрайства, зловживань.

Формування оптимального та збалансованого страхового портфеля необхідно, в першу чергу, для забезпечення прибутковості та фінансової стійкості страхової компанії. Розподіл страхових платежів та страхових внесків компанії «Українська пожежна страхова компанія» забезпечує достатню гнучкість страховика у разі можливої відмови від укладання значних за рівнем ризику договорів страхування.

2.3. Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на прикладі СК «Українська пожежна страхова компанія»

Кожен, хто керує автомобілем, зобов'язаний мати поліс обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласника. Цей вид страхування є обов'язковим згідно Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».

Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів передбачає страхування відповідальності автовласника.

Якщо він стає винуватцем ДТП і повинен сплатити шкоду, заподіяну життю, здоров'ю, майну, то це за нього сплачує страхова компанія.

Починаючи з 2008 року, страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів на території України перейшло в обов'язковий вид страхування. Реалії сьогодення такі, що у винуватця ДТП – чи то власника «Mercedes», чи «Таврії» – не завжди достатньо коштів для сплати ремонту пошкодженого ним авто, а також свого автомобіля.

В разі коли клієнт страхової компанії має поліс ОСЦПВ, страхова компанія компенсує збитки третіх осіб, понесені через шкоду, завдану їх майну, життю або здоров'ю, в результаті ДТП, що сталося з вини клієнта.

Переваги страхування ОСЦПВ в страховій компанії «UPSK»:

- страхування в компанії, що багато років входить до ТОП-5 страховиків ОСЦПВ і постійно підтверджує свій професійний рівень;

- швидкий і зручний спосіб оформлення полісу ОСЦПВ;
- цілодобова підтримка при настанні страхового випадку;
- виконання усіх пунктів договору страхування;
- заощадження часу і сил у вирішенні питання відшкодування збитків

Для укладання договору ДЦВ необхідно надати такі документи:

- паспорт громадянина/свідоцтво про реєстрацію юридичної особи;
- ідентифікаційний код фізичної особи/свідоцтво про реєстрацію юридичної особи;

- посвідчення водія;
- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;

Вартість договору ДЦВ залежить від:

- типу транспортного засобу;
- місця реєстрації транспортного засобу;
- сфери використання транспортного засобу;
- водійського стажу осіб, відповідальність яких застрахована;
- терміну дії договору.

Схема розрахування вартості ОСЦПВ в страховій компанії «UPSK» визначена законодавством України і має наступний вигляд:

Ціна поліса = Базовий платіж * K1 (тип МС) * K2 (місто реєстрації) * K3 (сфера використання) * K4 (стаж) K5 * (період страхування) * K6 (шахрайство) * K (срок) * K «Бонус-Малус» * Знижка пільговиків

Базовий платіж встановлюється постановою Кабінету міністрів України і на даний момент складає 180 гривень.

K1 — тип транспортного засобу

Всі транспортні засоби поділені на 12 типів від мотоциклів і моторолерів з об'ємом двигуна до 300 см³ і до автобусів з кількістю місць для сидіння більше двадцяти. Мінімальний коефіцієнт для моторолерів складає 0.34, для автобусів — 3.00. Для легкових автомобілів він складає від 1.00 для машин з двигуном менше 1 600 см³ до 1.82 для машин з моторами від 3 000 см³ (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Коефіцієнт ціни полісу залежно від типу транспортного засобу

Тип транспортного засобу	Коефіцієнт
Мотоцикли і моторолери до 300 см ³	0,34
Мотоцикли і моторолери більше 300 см ³	0,68
Легкові автомобілі до 1 600 см ³	1,00
Легкові автомобілі 1 601 – 2 000 см ³	1,14
Легкові автомобілі 2 001 – 3 000 см ³	1,18
Легкові автомобілі понад 3 000 см ³	1,82
Причепи до вантажних автомобілів	0,50
Причепи до легкових автомобілів	0,34
Вантажні авто вантажопідйомністю до 2 тонн	2,00
Вантажні авто вантажопідйомністю більше 2 тонн	2,18
Автобуси з кількістю місць для сидіння до 20	2,55
Автобуси з кількістю місць для сидіння більше 20	3,00

K2 — місто реєстрації автомобіля

Найзначніші коефіцієнти застосовуються залежно від міста реєстрації. Чим більше населений пункт, тим вище коефіцієнти, адже вірогідність потрапити в ДТП в Києві і глухому селі сильно відрізняються.

Ось і множать ціну на страховки в Києві аж на 4,20, тоді як для маленьких міст і сіл цей коефіцієнт складає 1,30. Важливо розуміти, що коефіцієнт застосовується не за місцем реєстрації водія, а за місцем реєстрації транспортного засобу. При цьому від місця ДТП нічого не залежить (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Коефіцієнт ціни полісу залежно від міста реєстрації автомобіля

Місце реєстрації транспортного засобу	Коефіцієнт
Київ	4,20
Бориспіль, Боярка, Бровари, Васильків, Вишневе, Вишгород, Ірпінь	2,20
Одеса, Харків	3,00
Дніпропетровськ, Донецьк, Запоріжжя, Кривий ріг, Львів	2,30
Алчевськ, Бердянськ, Біла Церква, Вінниця, Горлівка, Дніпродзержинськ, Євпаторія, Житомир, Івано-Франківськ, Кам'янець-Подільський, Керч, Кіровоград, Краматорськ, Кременчук, Лисичанськ, Луганськ, Луцьк, Макіївка, Маріуполь, Мелітополь, Миколаїв, Нікополь, Павлоград, Полтава, Рівне, Севастополь, Сєверодонецьк, Сімферополь, Слов'янськ, Суми, Тернопіль, Ужгород, Херсон, Хмельницький, Черкаси, Чернівці, Чернігів	1,70
Інші населені пункти України	1,30
Зареєстровані в інших країнах	2,60

КЗ — сфера використання транспортного засобу

Також вартість полісу залежить від сфери використання. Коефіцієнт 1,00 застосовується для транспортних засобів фізичних осіб, які не використовуються в таксі/перевезеннях (інакше 1,30), у юридичних осіб підвищення може досягати 1,60 (табл. 2.6).

Таблиця 2.6

Коефіцієнт ціни полісу залежно від сфери використання транспортного засобу

	Для юридичних осіб	Для фізичних осіб
Легкові автомобілі (окрім таксі), мотоцикли, моторолери	1,10	1,00
Вантажні автомобілі, автобуси, причепа до легкових і вантажних автомобілів	1,00	1,00

К4 — водійський стаж

У більшості страхових компаній вартість ОСАГО не залежить від водійського стажу і коефіцієнт складає 1,35 для фізичних осіб і 1,20 для юридичних.

Деякі страхові застосовують підвищувальний коефіцієнт для водіїв із стажем менше трьох років. У страховій компанії «Українська пожежна страхова компанія» підвищувальні коефіцієнти не введені.

Таблиця 2.7

Коефіцієнт ціни полісу залежно від водійського стажу

Водійський стаж	Коефіцієнт
Незалежно від водійського стажу (для фізичних страховальників-осіб, у тому числі, якщо водійський стаж менше трьох років*)	1,35
Три роки і більше (для фізичних осіб)	1,35
Для юридичних осіб	1,20

Деякі страхові застосовують підвищувальний коефіцієнт для водіїв із стажем менше трьох років. У компанії «Українська пожежна страхова компанія» така практика не використовується, що підкреслює однакові умови страхування для всіх клієнтів.

К5 — термін договору

Мінімальний термін оформлення ОСЦПВ не може складати менше шести місяців (за рідкісним виключенням). Відповідно, для меншого терміну дії і вартість буде менше, від 0,70 для 6 місяців до 0,95 за 11 місяців. Страхування на 14 днів допускається для незареєстрованих автомобілів на якийсь час до їх реєстрації; тимчасово зареєстрованих до їх постійної реєстрації; зареєстрованих на території іноземних держав на час їх перебування в Україні; тих, які підлягають обов'язковому технічному контролю, якщо термін до контролю менше одного року.

Розглянемо детальніше коефіцієнти страхування у табл. 2.7.

Таблиця 2.7

Коефіцієнт ціни полісу залежно від терміну договору

Період страхування, міс	Коефіцієнт
6	0,7
7	0,75
8	0,8
9	0,85
10	0,9
11	0,95
12	1

«Бонус-малус»

Якщо водій за рік жодного разу не потрапляв в ДТП зі своєї вини, то за цей період йому згідно із законом передбачена знижка в 5%. Скільки років — стільки разів по 5%, але, з цього року, не більше 20% в цілому. Знижка розраховується від базової вартості договору автоцивілки (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Визначення коефіцієнта «Бонус-малус»

Клас на момент початку дії договору страхування	Коефіцієнт	Клас по закінченню договору страхування з урахуванням наявності і кількості страхових виплат з вини страхувальника			
		0	1	2	3
Мах	2,45	0	Мах	Мах	Мах
0	2,30	1	Мах	Мах	Мах
1	1,55	2	Мах	Мах	Мах
2	1,4	3	1	Мах	Мах
3	1	4	1	Мах	Мах
4	0,95	5	2	Мах	Мах
5	0,9	6	3	1	Мах
6	0,85	7	4	1	Мах
7	0,8	7	4	1	Мах

Є дві категорії пільговиків. Повністю від купівлі ОСЦПВ звільняються:

- учасники бойових дій і інваліди війни;
- інваліди першої групи, які особисто управляють транспортом, що належить їм;
- особи, що управляють ТЗ інваліда першої групи, в його присутності.

Таким людям взагалі не треба купувати поліс автоцивілки, у разі ДТП збиток третім особам компенсує МТСБУ.

При одночасному страхуванні транспортного засобу і причепа, знижка в 50% надається тільки на транспортний засіб, але не на причіп.

З обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласників «Українська пожежна страхова компанія» в 2017 році збрала премій на суму 67 940,4 тис. грн. і посіла 6 сходинку в загальному рейтингу. Станом на 01.01. 2018 року обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів посідає друге місце за загальним обсягом наданих «Українською пожежною страховою компанією» послуг і складає 58,3% від загальної суми страхових внесків. Це значення має нестабільний характер, що залежить від факторів політичної та фінансової ситуації в країні та інших.

Динаміку за п'ять років можемо прослідкувати на рис. 2.8.

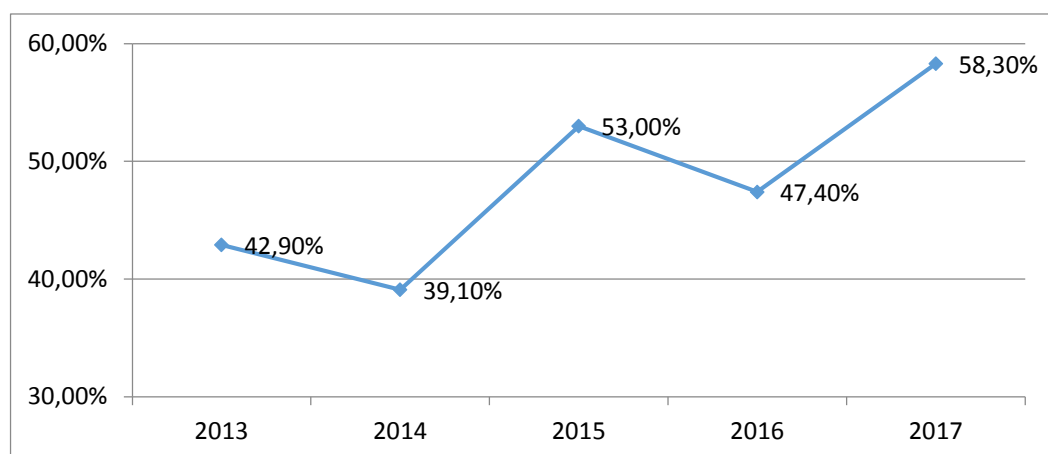


Рис. 2.8 Частка ОСЦПВНТЗ в загальній сумі страхових внесків за 2013-2017 роки

У 2013 році частка обов'язкового цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в загальній сумі страхових внесків склала 42,9%, у 2015 році відбувається різке підвищення попиту на послуги ОСЦПВ у компанії на 35%, це відбулось через відкриття нових філій компанії у Тернополі, Києві та Харкові, було розширено програму лояльності для клієнтів.

Надходження валових страхових премій при страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ) обсяг валових страхових премій у 2017 році становив 55 050,8 тис. грн. У 2014 році відбулось зниження страхових надходжень в порівнянні з 2013 роком на 12%, це пояснюється зниженням довіри до страхових компаній, внаслідок шахрайства, підвищенням страхових тарифів, нестабільною фінансовою та політичною ситуацією в країні. В 2015 році спостерігаємо збільшення попиту на страхові послуги і як наслідок підвищення страхових надходжень на 43,7%. На рисунку 2.9 представлена динаміка обсягу валових страхових премій при страхуванні ОСЦПВ за п'ять років.

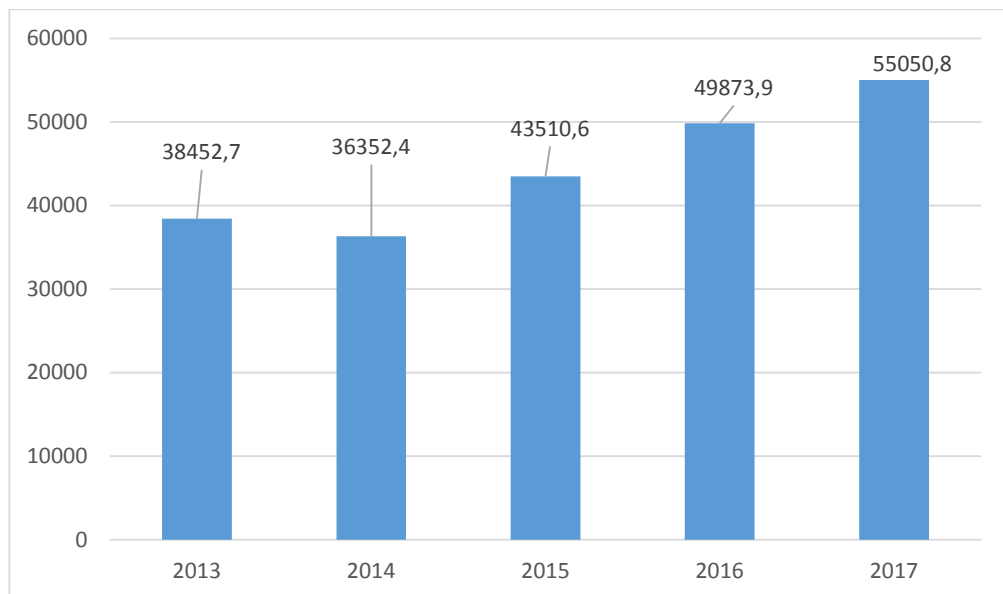


Рис. 2.9 Динаміка обсягу валових страхових премій страхування ОСЦПВ за 2013-2017 роки, тис.грн.

Структура надходжень валових страхових платежів (премій, внесків) за 2017 рік:

- 13 627,6 тис. грн. (або 54,4%), що надійшли від фізичних осіб;
- 11 423,1 тис. грн. (або 45,6%), що надійшли від юридичних осіб.

Страхові виплати за страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (за внутрішніми договорами) – 45 654,10 тис. грн. (68% від загальної суми виплат звітного періоду).

З 2013 року відбувалось постійне збільшення страхових відшкодувань, в порівнянні з 2014 роком це значення збільшилось на 12%, це пояснюється зниженням довіри до страхових компаній, внаслідок шахрайства, підвищенням страхових тарифів, нестабільною фінансовою та політичною ситуацією в країні. В 2016 році страхові відшкодування склали 43 217,8 тис. грн, приріст в порівнянні з 2015 роком склав 18%.

На рисунку 2.10 представлена динаміка страхових виплат за п'ять років.

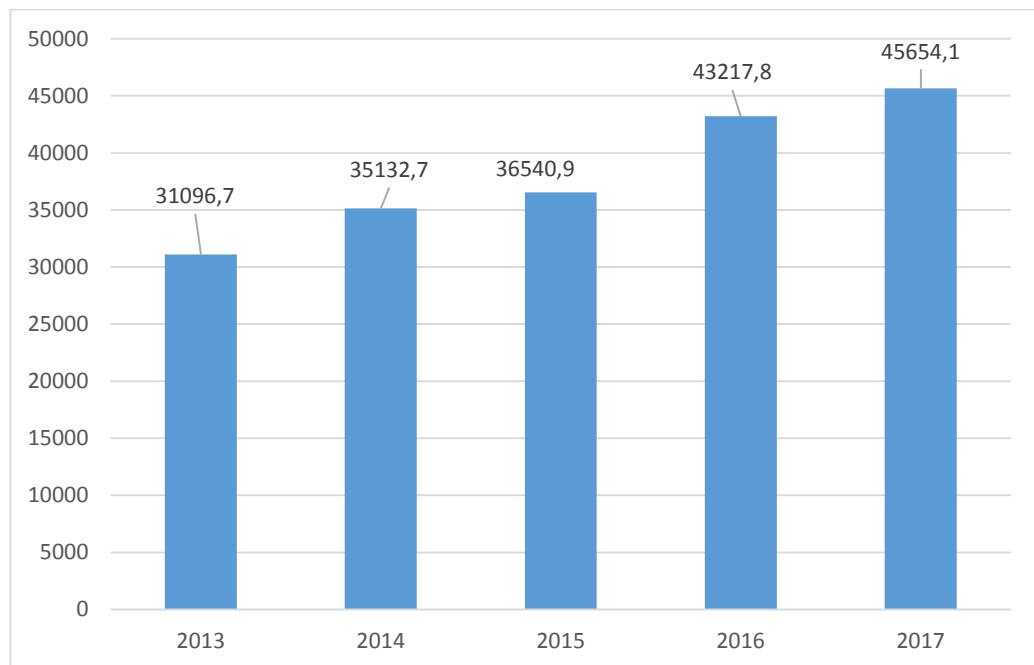


Рис. 2.10 Динаміка обсягу валових страхових відшкодувань страхування ОСЦПВ за 2013-2017 роки, тис.грн.

Відповідно до міжнародного законодавства в сфері регулювання відносин щодо страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів СК "Українська пожежна страхова компанія" здійснює обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (міжнародний договір) на території країн - членів міжнародної системи автомобільного страхування "Зелена картка".

Міжнародний договір "Зелена картка" обов'язкова при в'їзді автомобілем на територію країн - членів міжнародної системи автострахування "Зелена картка" та забезпечує відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих внаслідок ДТП на території зазначених країн.

Договори міжнародного страхування "Зелена картка" діють на території країн, зазначених у таких договорах.

Страхові компанії зобов'язані укладати договори міжнародного страхування "Зелена картка" лише по відношенню до транспортних засобів, зареєстрованих в Україні виключно на єдиних умовах та розмірах страхових платежів, встановлених Моторним (транспортним) страховим бюро України.

Розмір страхового платежу за договорами "Зелена картка" залежить від:

- території дії міжнародного договору:
- типу транспортного засобу:
- терміну дії договору:

Розміри єдиних страхових платежів за договорами міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, зареєстрованих в Україні, з дією на території країн - членів міжнародної системи автомобільного страхування встановлені МТБУ і складають для легкових автомобілів пасажиромісткістю до 9 чоловік з водієм включно, та автомобілі загальною масою до 3500 кг (7700 фунтів):

- на 15 днів – 735 грн;
- на 1 місяць – 1257 грн;

- на 2 місяці – 2173 грн;
- на 3 місяці – 2986 грн;
- на 4 місяці – 3779 грн;
- на 5 місяців – 4744 грн;
- на 6 місяців – 5582 грн;
- на 7 місяців – 6421 грн;
- на 8 місяців – 6576 грн;
- на 9 місяців – 6746 грн;
- на 10 місяців – 6788 грн;
- на 11 місяців – 6850 грн;
- на 1 рік – 6911 грн.

Вартість «Зеленої картки» в Україні на 15 днів для поїздок Європою, для автобусів становить — до 2,829 тисячі гривень (2,954 тисячі гривень), для вантажних автомобілів — до 1,776 тисячі гривень (1,855 тис. грн).

Вартість «Зеленої картки» на один місяць для автобусів — 3,930 тисячі гривень (4,103 тисячі гривень), вантажівок — 2,358 тисячі гривень (2,521 тисячі гривень).

Вартість піврічного та річного полісів «Зелена картка» для автобусів — 13,756 тисячі грн і 25,545 тисячі гривень, для вантажних автомобілів — 11,162 тисячі гривень і 21,066 тисячі гривень відповідно.

Вартість полісів для поїздок до Азербайджану, Білорусі, Молдови та РФ для легкових автомобілів на 15 днів становитиме 548 гривень, на один місяць — 807 гривень, на півроку — 1,850 тисячі гривень, на рік — 2,634 тисячі гривень.

Необхідно зауважити, що при поїзді в країни Європи, крім східноєвропейських, вартість "Зеленої карти" дорожча, ніж для країн Східної Європи.

Для укладання договору страхування необхідно надати такі документи:

- свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу (технічний паспорт);
- посвідчення водія;

- довідка про присвоєння ідентифікаційного номера.

Виплата страхового відшкодування здійснюється на умовах, визначених законодавством про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності автовласників країни, на території якої сталася ДТП.

У кожній країні, яка входить до складу Міжнародної системи функціонує Національне бюро, яке є єдиною компетентною організацією з усіх питань, пов'язаних із відшкодуванням шкоди, завданої з вини водія-нерезидента на території такої країни.

Важливою інформацією в аналізі даного питання є питома вага страхових платежів за договорами «Зелена картка» у структурі страхових платежів по секторі автострахування загалом, що становить 6 % відповідно станом на 01.01.2018 року. Щодо страхових виплат - то це 2% від виплат по сектору авто страхування. Дані цифри свідчать про невелику питому частку, але все ж важливість даного виду страхування (рис. 2.10).

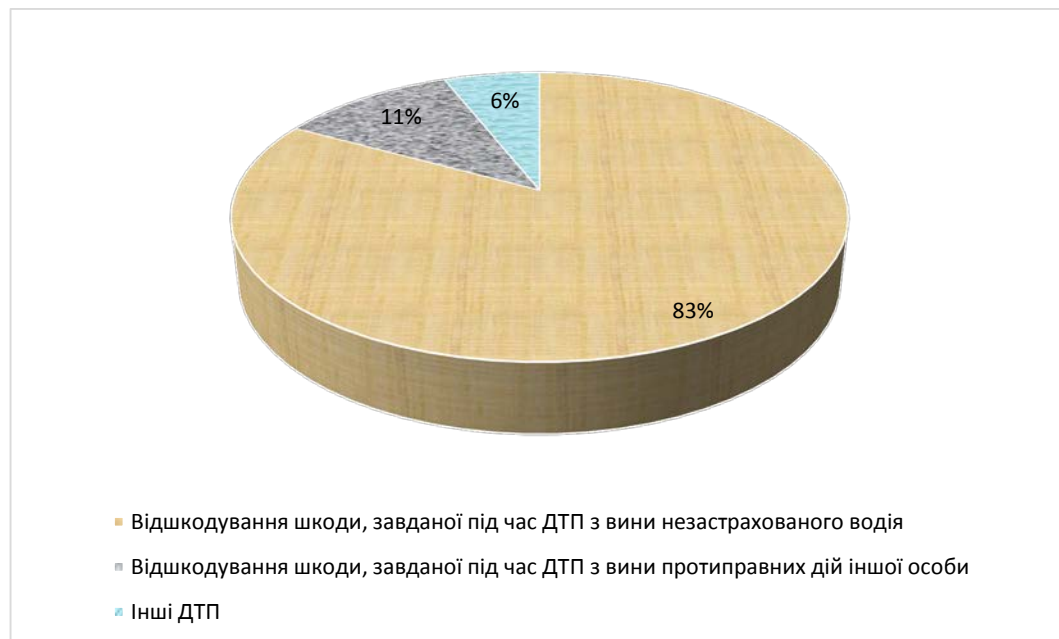


Рис. 2.10 Виплати СК «Українська пожежна страхова компанія» за договорами «Зелена картка» у 2017 році

Аналізуючи дані, можна зробити висновок, що найбільше аварій відбувається через невідповідальність водіїв, ДТП з вини незастрахованої

особи склало 83%. Це також може відбуватися через фальсифікацію – деякі нечесні агенти, виписуючи поліс клієнту на рік, страховику відправляють для звіту аналогічний, але лише на 15 днів, привласнюючи різницю. Якби не сталося ДТП, ніхто нічого і не дізнався б, але в разі аварії збиток при фактичній відсутності поліса відшкодовується за рахунок її винуватця, а по поверненні на батьківщину йому доводиться ще й давати пояснення службі безпеки страховика.

2.4. Добровільне страхування автомобілів або інших транспортних засобів на прикладі СК «Українська пожежна страхова компанія»

КАСКО — це добровільний вид страхування автомобілів або інших транспортних засобів (вагонів, суден, літаків) від можливого збитку, угону.

Цей вид страховки покриває вам відшкодування збитків страховою компанією в разі пошкодження вашого транспортного засобу. При цьому дія поліса КАСКО не поширюється на пасажирів, цінні речі, вантажі на перевезення, які знаходяться в транспортному засобі на момент виникнення страхового випадку.

Із кожним роком кількість автовласників збільшується величезними темпами, відповідно, зростає кількість автомобілів на дорогах. У багатьох водіїв виникає бажання купити КАСКО, щоб захистити себе від непередбачених витрат на відновлювальний ремонт автомобіля в разі ДТП. Молоді та недосвідчені водії не дуже добре керують своїми новими автомобілями, що підвищує ризик пошкодження автомобіля на дорозі.

На відміну від ОСАГО, тарифи на КАСКО встановлюються страховими компаніями, і в кожній страховій компанії є свої програми з власними базовими тарифами і поправочними коефіцієнтами. Будь-яка компанія прагне оптимізувати відношення страхових премій до страхових

виплат, для чого компанії постійно збирають інформацію по страхових випадках. На основі отриманої статистики, ними встановлюються страхові коефіцієнти, відповідно до яких обчислюється вартість КАСКО для конкретного автомобіля. Найбільш вигідні пропозиції щодо тарифів КАСКО надають більш дорослим і досвідченим водіям, у яких більш розмірений і спокійний стиль водіння. Як показує практика, у таких водіїв найменший ризик потрапляння в ДТП і, відповідно, більш низькі тарифи на страхування КАСКО. Також на вартість КАСКО для конкретного автомобіля істотно впливають:

- статистика викрадень для даної моделі в даній місцевості;
- вартість запчастин і нормо-години на СТО;
- величина франшизи, що зазначена в полісі КАСКО;
- статистика по викраденнях даної моделі автомобіля і наявність спеціальних пристроїв проти угону;
- досвід водія і наявність страхових випадків за попередні періоди;
- додаткові послуги, які можуть включити за бажанням автовласника в поліс КАСКО (виїзд аварійного комісара, евакуація, збір документів, і т.д.).

На вартість КАСКО впливає місто реєстрації автомобіля: наприклад, КАСКО в Києві коштує дорожче, ніж у регіонах, оскільки за статистикою ймовірність настання страхового випадку в Києві вища, ніж в інших містах. Крім цього, в будь-якій страховій компанії, що пропонує страхування КАСКО, є свої внутрішні правила страхування КАСКО, якими вона керується при укладанні договору страхування.

В СК «Українська пожежна страхова компанія» передбачені програми страхування КАСКО:

- КАСКО Класичне;
- КАСКО Класичне +;
- КАСКО VIP страхування;

Розглянемо детальніше кожну з запропонованих програм.

Каско Класичне. До ризиків належить:

- ДТП (Дорожньо-транспортної пригоди);
- ПДТО - пошкодження (знищення) ТЗ та/або його додаткового обладнання внаслідок протиправних дій третіх осіб, не пов'язаних із незаконним заволодінням ТЗ та додатковим обладнанням в цілому, а також його окремих частин, вузлів, деталей;
- інші випадкові події - пошкодження (знищення) ТЗ та/або його додаткового обладнання внаслідок стихійного лиха, падіння дерев та інших предметів, зіткнення з тваринами, пожежі або вибуху;
- викрадення - крадіжки, грабіж, розбою, незаконного заволодіння ТЗ.

Страхова сума за договором страхування встановлюється у межах дійсної вартості транспортного засобу.

Додатково за цією програмою передбачено:

- витрати на евакуацію транспортного засобу до найближчого місця ремонту або зберігання у межах 1 000 грн.;
- відшкодування витрат на оплату вартості стоянки на строк до 10 діб і на суму, що не перевищує 10 грн. за 1 добу;
- відшкодування витрат на оплату вартості послуг таксі в межах 250 грн.;
- відшкодування витрат на збір документів та оплата послуг експертів.;
- виплата страхового відшкодування без довідки компетентних органів за будь-якими збитками, до 10 000 - за двома страховими випадками, що сталися протягом строку дії Договору;

Виплата страхового відшкодування без довідки компетентних органів за однією подією при пошкодженні автомобільного вітрового скла ТЗ.

Каско Класичне +. До ризиків належить:

- ДТП (Дорожньо-транспортної пригоди);
- ПДТО - пошкодження (знищення) ТЗ та/або його додаткового обладнання внаслідок протиправних дій третіх осіб, не пов'язаних із незаконним заволодінням ТЗ та додатковим обладнанням в цілому, а також його окремих частин, вузлів, деталей;

- інші випадкових події - пошкодження (знищення) ТЗ та/або його додаткового обладнання внаслідок стихійного лиха, падіння дерев та інших предметів, зіткнення з тваринами, пожежі або вибуху;

- викрадення - крадіжки, грабіж, розбою, незаконного заволодіння ТЗ.

Страхова сума за договором страхування встановлюється у межах дійсної вартості транспортного засобу.

Додатково за цією програмою передбачено:

- витрати на евакуацію транспортного засобу до найближчого місця ремонту або зберігання у межах 2 000 грн.;

- відшкодування витрат на оплату вартості стоянки на строк до 20 діб і на суму, що не перевищує 10 грн. за 1 добу;

- відшкодування витрат на оплату вартості послуг таксі в межах 500 грн;

- відшкодування витрат на збір документів та оплата послуг експертів;

- виплата страхового відшкодування без довідки компетентних органів за будь-якими збитками, до 15 000 - за двома страховими випадками, що стались протягом строку дії Договору;

- виплата страхового відшкодування без довідки компетентних органів за однією подією при пошкодженні автомобільного вітрового скла ТЗ.

Каско VIP страхування. До ризиків належать:

- ДТП (Дорожньо-транспортної пригоди);

- ПДТО - пошкодження (знищення) ТЗ та/або його додаткового обладнання внаслідок протиправних дій третіх осіб, не пов'язаних із незаконним заволодінням ТЗ та додатковим обладнанням в цілому, а також його окремих частин, вузлів, деталей;

- інші випадкові події - пошкодження (знищення) ТЗ та/або його додаткового обладнання внаслідок стихійного лиха, падіння дерев та інших предметів, зіткнення з тваринами, пожежі або вибуху;

- викрадення - крадіжки, грабіж, розбою, незаконного заволодіння ТЗ.

Страхова сума за договором страхування встановлюється у межах дійсної вартості транспортного засобу.

Додатково за цією програмою передбачено:

- витрати на евакуацію транспортного засобу до найближчого місця ремонту або зберігання без обмежень;
- відшкодування витрат на оплату вартості стоянки на строк до 30 діб і на суму, що не перевищує 20 грн за 1 добу;
- відшкодування витрат на оплату вартості послуг таксі в межах 1 500 грн;
- відшкодування витрат на збір документів та оплата послуг експертів;
- виплата страхового відшкодування без довідки компетентних органів за будь-якими збитками, до 20 000 - за двома страховими випадками, що стались протягом строку дії Договору;
- відсутність обмежень щодо перевищення встановлених обмежень швидкості руху більш ніж на 20 км/год;
- відсутність обмежень щодо порушень правил переїзду залізничних переїздів та мостів; виїзду на смугу зустрічного руху в місці, де такий виїзд заборонено; перетину суцільної осьової лінії; проїзду на заборонені сигнали світлофора, регулювальника або заборонені знаки дорожнього руху;
- виплата страхового відшкодування без довідки компетентних органів при пошкодженні автомобільного вітрового скла ТЗ при повторному пошкодженні вітрового скла.

Платою за надання страхової послуги є страхова премія. Страхова премія визначається за формулою:

$$\text{Страхова премія} = \text{страхова сума} * \text{страховий тариф}$$

Тобто страхова премія залежить від суми, на яку укладається договір страхування (страхової суми), та ставки страхової премії (страхового тарифу). Рівень страхових тарифів, розмір страхової суми, особливості її визначення безпосередньо впливають на ціну страхової послуги (тобто на страхову премію).

Найбільш актуальною проблемою, якою займаються актуарії страхових компаній є розробка систем тарифікації. Від тарифів на продукти страхування вимагається:

- тарифна система повинна забезпечувати беззбитковості, доходності страхової компанії;
- як і для будь-якого товару, для страхових продуктів повинна бути чітко визначена справедлива ціна.

Розміри базових річних ставок страхових тарифів з добровільного страхування транспортних засобів у СК «Українська пожежна страхова компанія» представлені в табл. 2.9.

Таблиця 2.9

Розміри базових річних ставок страхових тарифів КАСКО

Тип транспортного засобу (ТЗ)			Всі ризики (повне КАСКО)
A	Легкові автомобілі	Об'єм двигуна (куб. см.) – до 1500	5,2
		- від 1500 (включно) до 2000	5,8
		- від 2000 (включно) до 3000	6,1
		- більш ніж 3000	6,7
B	Мотоцикли, моторолери, мопеди	Об'єм двигуна (куб. см.) – до 500	7,0
		- більш 500	9,7
C	Вантажні автомобілі	- вантажопідйомністю до 2 т.	3,2
		- вантажопідйомністю більше 2т.	2,8
D	Мікроавтобуси		4,8
E	Автобуси	- автобуси до 20 місць	4,2
		- автобуси більше 20 місць	4,1
F	Причепи та напівпричепи	- до легкових автомобілів	1,6
		- до легкових автомобілів	1,9
G	Спецтехніка (трактори, сільгосптехніка, спецтехніка)		2,1

При укладанні договору страхування на строк до одного року розмір тарифу розраховується виходячи з розміру річного страхового тарифу з урахуванням коефіцієнтів короткостроковості, що наведені у таблиці 2.10.

При цьому неповний місяць дії договору страхування рахується за повний.

Таблиця 2.10

Коефіцієнт короткостроковості

Строк дії договору страхування (місяців)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Коефіцієнт	0,20	0,30	0,40	0,50	0,60	0,70	0,75	0,80	0,85	0,90	0,95

Реальний страховий тариф за договором страхування розраховується шляхом множення базового страхового тарифу на коригуючі коефіцієнти. Коригуючі коефіцієнти встановлюються страховиком в залежності від різноманітних факторів ризику.

В залежності від величини франшизи застосовуються корегуючі коефіцієнти згідно таблиці 2.11.

Таблиця 2.11

Корегування тарифу за франшизою

Франшиза	Коефіцієнт
0-0,1	1,15
0,1-0,5	1,00
0,5-1	0,95
1,0-3,0	0,90
3,0 і більше	0,85

Допускається використання інших корегуючих коефіцієнтів, добуток яких (за винятком коефіцієнту короткостроковості) знаходиться в діапазоні 0,2-5,0.

Розглянемо питання ціноутворення страхування автомобілів КАСКО в компанії «Українська пожежна страхова компанія». Ця компанія має три основні програми страхування КАСКО що відрізняються набором додаткових послуг:

- А – основні умови страхування,
- Б – А+ деякі додаткові послуги,
- С – Б + інші додаткові послуги (табл. 2.12).

Таблиця 2.12

Тарифи КАСКО СК «Українська пожежна страхова компанія», %

«А»	«Б»	«С»
5,3	5,6	5,8

При страхуванні без вирахування зносу тариф збільшується на 10 %, якщо ж з нульовою франшизою – надбавляється ще 10 %. Якщо пошкодження, що завдані транспортному засобу при ДТП, не перевищують 3 % від страхової суми, то здійснюється виплата без франшизи (розглядаючи цей варіант ціна страхової послуги збільшиться ще на 15 %. У страхове покриття також може бути включено страхування додаткового обладнання (в цьому випадку страхова премія ще збільшиться на 10-15%). Страхова компанія розглядає всі фактори, що впливають на ціну страхової послуги, які розглядалися вище.

Для прикладу розрахуємо вартість полісу КАСКО страхової компанії «Українська пожежна страхова компанія»:

Якщо вартість легкового автомобіля складає приблизно до 15 000 \$, тоді страховий тариф дорівнюватиме 5,8. Наступним кроком стане припущення щодо періоду експлуатації автомобіля – від 5 до 6 років, а надбавка до страхового тарифу буде в розмірі коефіцієнту 1,09. Далі обираємо повне каско з відповідним коефіцієнтом 1. Час дії договору становить 12 місяців - коефіцієнт 1.

Щодо порядку сплати страхового платежу - вибираємо 3 платежі рівними частинами з відповідним коефіцієнтом 1,07. Територією дії договору є Україна (коефіцієнт 1).

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). 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.

Наступне - особистий характер використання транспортного засобу з коефіцієнтом 1 (а при використанні як таксі коефіцієнт буде 2). 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 - тариф буде в розмірі 8,44 % від страхової суми.

Аналіз даних динаміки надходжень і виплат свідчить, що обсяги страхових премій за договорами страхування наземних транспортних засобів до 2016 року щорічно зростали. Так, за 2013 р. за цим видом страхування компанія зібрали 9 900,1 тис. грн, а виплатили автовласникам – 8 846,6 млн грн. На рисунку 2.10 представлена динаміка надходжень і виплат за добровільним страхуванням наземного транспорту (крім залізничного) впродовж 2013-2017 років.

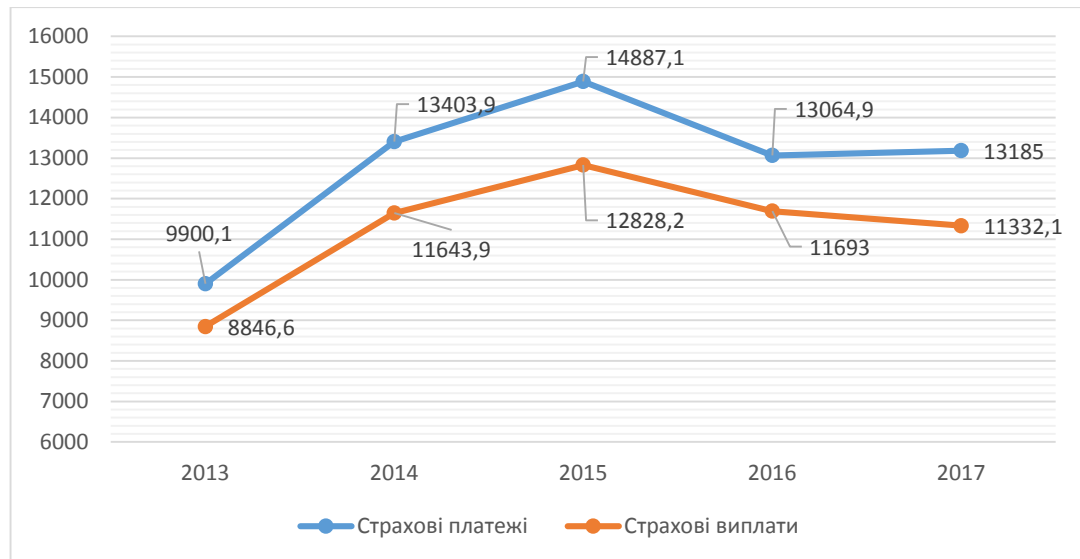


Рис. 2.10 Динаміка надходжень і виплат за добровільним страхуванням наземного транспорту 2013–2017 роки, тис. грн

Аналіз даних рисунку свідчить, що обсяги страхових премій за договорами страхування наземних транспортних засобів до 2016 року щорічно зростали. Так, за 2013 р. за цим видом страхування компанія зібрали 9 900,1 тис. грн, а виплатили автовласникам – 8 846,6 млн грн.

На початок 2014 року частка заставних автомобілів у портфелях страховиків за договорами авто-КАСКО складала близько 50 %. Проблема полягала ще й в тому, що строк дії договорів з автокредитування, які було укладено ще в докризовий період, закінчувався у зв'язку із погашенням кредитів або за іншими причинами, і відповідно припинялося надходження страхових премій. Як підсумок, клієнтська база страховиків неминуче скорочувалася, незважаючи на притік хоча й небагаточисельних, але нових клієнтів.

У 2015 році добровільне страхування автотранспорту характеризувалося такими показниками: страхові премії становили 13243,1 тис. грн, здійснено страхових виплат 11442,0 млн грн, рівень страхових виплат – 44,4 %. Звичайно, поки що докризового обсягу надходження страхових платежів із страхування авто-КАСКО на українському страховому

ринку не досягнуто: у 2015 році було продано практично в 3 рази менше послуг із добровільного страхування автотранспортних засобів, ніж у докризовому періоді. Головними причинами такого стану є зменшення продажів нових автомобілів і падіння обсягів автокредитування. Звідси зрозуміло, що банки і дилери більше не є основними джерелами клієнтської бази страховиків, а отже продавцям авто-КАСКО потрібно адаптувати моделі продаж до умов сьогодення.

Основною причиною таких негативних тенденцій є те, що за підсумками 2014 року обсяги продаж українського авторинку скоротилися на 1,38 % та склали 217,6 тис. проданих автомобілів. При цьому лише 45 % власників нових автомобілів придбавали поліс авто-КАСКО. Слід зауважити, що у 2011 році страховий поліс авто-КАСКО близько 70 % автовласників.

2.5. Нові вектори розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на прикладі СК «Українська пожежна страхова компанія»

Аналізуючи сучасні особливості автотранспортного страхування, слід зазначити, що в розвинених країнах страхові послуги у сфері автотранспортного страхування реалізуються, як правило, через традиційні канали, такі, як страхові агенти та страхові брокери. Однак, поряд з традиційними каналами значного поширення набувають Інтернет-продажі. Зокрема, частка премій, зібраних за допомогою онлайн-продаж, зростає в багатьох країнах.

Розглядаючи роль Інтернету у розвитку страхування, можна виокремити певні його функції:

- презентаційну;
- реалізаційну.

Сутність першої функції полягає у тому, що потенційний споживач отримує загальну інформацію про компанію та про послуги та продукти, які вона пропонує. Друга функція впливає з можливості придбання або реалізації страхового продукту компанії в режимі онлайн.

Використання Інтернету при реалізації страхових послуг може відбуватися різними суб'єктами страхового ринку: страховиками, прямими страховими посередниками (страховими брокерами та страховими агентами), а також альтернативними посередниками, такими як автосалони, банки, поштові відділення, туристичні фірми тощо.

Для страхових компаній інтернет-страхування належить до прямого каналу реалізації страхових послуг. Прямий продаж передбачає офісний продаж або продаж "face-to-face" (коли клієнт самостійно звертається до офісу страховика) та дистанційний продаж (коли спілкування з клієнтом здійснюється з використанням новітніх технологій).

Загалом, можна виокремити два види інтернетстрахування: on-line та off-line. "On-line страхування" полягає в тому, що продаж страхових послуг відбувається повністю в режимі онлайн, починаючи від запиту на котирування або розрахунку вартості на Web-калькуляторі, продовжуючи заповненням заяви на страхування в захищеному режимі, оплатою по кредитній карті і закінчуючи кур'єрською доставкою документів або роздрукуванням страхового сертифіката з сайту компанії.

Тобто система "On-line страхування" може виконувати практично повний цикл продажу у віртуальному режимі. У цьому випадку страхувальник може наочно і не побачитися зі своїм страховиком або його представником. Але, у вітчизняній практиці, як правило, клієнт все-таки отримує документ на паперовому носії (страховий поліс) через кур'єра.

Щодо системи "Off-line страхування", то в даному випадку клієнт може отримати на сайті страхової компанії чи її представника інформацію про страхові продукти, що пропонуються, про умови укладання договору, а також поставити питання в онлайн режимі шляхом надсилання електронного

листа або прямого інтернет спілкування. Але оформити документи, здійснити оплату та отримати поліс потрібно в реальному офісі страхової компанії.

На сьогоднішній день з метою залучення нових клієнтів та утримання уже існуючих страхові компанії на ринку автострахування вдаються до різноманітних заходів:

- розстрочки платежів;
- онлайн-продажу полісів;
- надання кількох додаткових місяців страхового захисту до річного полісу;
- розширення переліку ризиків, що покриваються, додаючи до базових опцій специфічні випадки;
- заміни автомобіля на час ремонту застрахованого транспортного засобу;
- надання додаткових знижок;
- забезпечення можливості отримати експрес-виплату протягом п'яти днів;
- страховки від збитку, заподіяного в ДТП, винуватцем якого був саме застрахований водій.

Крім того, страховики, які функціонують на вітчизняному страховому ринку, з метою покращення своїх конкурентних позицій намагаються розвивати нові канали реалізації страхових послуг, серед яких – Інтернет.

В електронну форму переведуть і врегулювання страхових подій. Аналізуючи сучасні особливості автотранспортного страхування, слід зазначити, що в розвинених країнах страхові послуги у сфері автотранспортного страхування реалізуються, як правило, через традиційні канали, такі, як страхові агенти та страхові брокери. Однак, поряд з традиційними каналами значного поширення набувають Інтернет-продажі. Українцям «європротокол» доступний з будь-якого смартфона або планшета з виходом в Інтернет.

Так з 2018 року замість звичного паперового поліса стало можливим укладення договору в електронній формі. Простий інтерфейс з безліччю схем і підказок допоможе кожному водієві швидко врегулювати ДТП і уникнути заторів на дорогах (табл. 2.13).

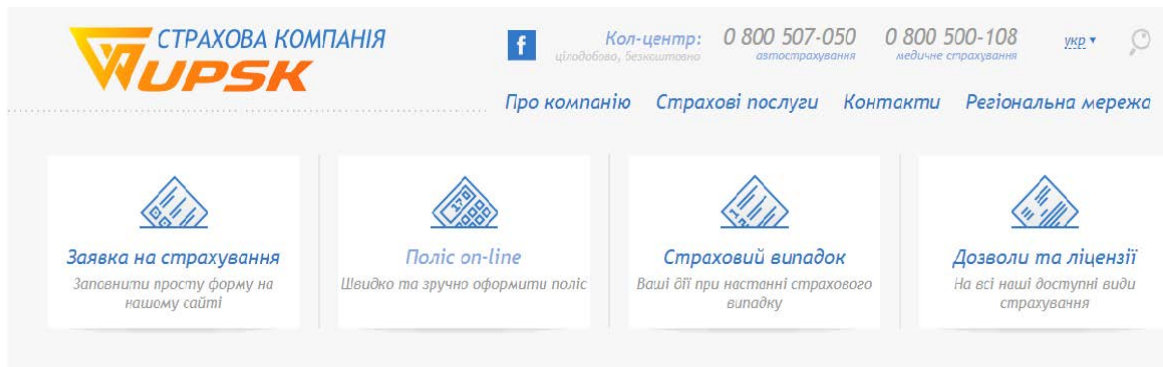
Таблиця 2.13

Переваги та недоліки різних форм полісу автострахування

Форма	Електронний поліс	Паперовий поліс
Переваги	Підвищення якості послуг	Доступність
	Економія часу	
	Зменшення витрат на документообіг та звітність	
	Зниження шахрайства	
	Зменшення вартості полісу	
	Інструмент контролю страховиків-членів МТСБУ	
Недоліки	Додаткові інвестиції (на навчання персоналу, обладнання робочих місць)	Висока вартість (значні витрати на виготовлення бланків, зберігання, утилізацію та ін.)
	Демпінг страхових компаній	Значна трудомісткість (облік бланків)
	Необізнаність населення	Викривлення даних недобросовісних агентів та страховиків
		Можливість пошкодження або втрати

Автострахування є одним із видів страхування, для якого в Україні майже впроваджена досить проста процедура придбання полісу.

Так, в компанії «Українська пожежна страхова компанія» на головному сайті розміщено поле з можливістю оформлення полісу on-line, поки що тільки для обов'язкового виду страхування (рис. 2.11).



Автострахування

Рис. 2.11 Оформлення on-line полісу на сайті СК «Українська пожежна страхова компанія»

Так, вибираючи відповідний розділ на сайті компанії, клієнт вводить в спеціальну форму персональну інформацію:

- дані про осіб, допущених до управління автомобілем (ПІБ, вік і водійський стаж, контактні відомості),
- параметри самого автомобіля (марка, модель, рік випуску, вартість, VIN та реєстраційний знак). Інтеграція порталу зі страховою інформаційною системою дозволяє провести перевірку введених даних і розрахувати попередню вартість страхового поліса.

Якщо клієнта влаштовує вартість поліса, йому пропонується ввести додаткові відомості: точні дані про водія (номер, дата видачі прав), інформацію про встановлене на автомобілі обладнання (наприклад, протиугінна система), інформацію щодо історії аварійності, а також будь-яку іншу інформацію згідно з правилами страхування, які використовуються в компанії. Також вводиться термін дії поліса і обирається порядок його оплати (наприклад, клієнт може оплатити поліс протягом трьох місяців рівними платежами).

Приклад бланку для on-line заповнення страхового полісу представлено на рис. 2.12.

Рисунок 2.12 Заповнення страхового полісу на сайті СК «Українська пожежна страхова компанія»

При оформленні полісів забезпечується повний захист інформації. Додатковим захисним інструментом є використання механізму реєстрації і аутентифікації клієнтів по імені (адресі електронної пошти) і паролю. На заключному етапі клієнт може ще раз переглянути дані, які будуть відображені в полісі, обрати способи його оплати та доставки. У результаті процес продажу поліса практично автоматизований. Таким чином, основні етапи купівлі страхового продукту за допомогою мережі Інтернет представлені на рис. 2.13.

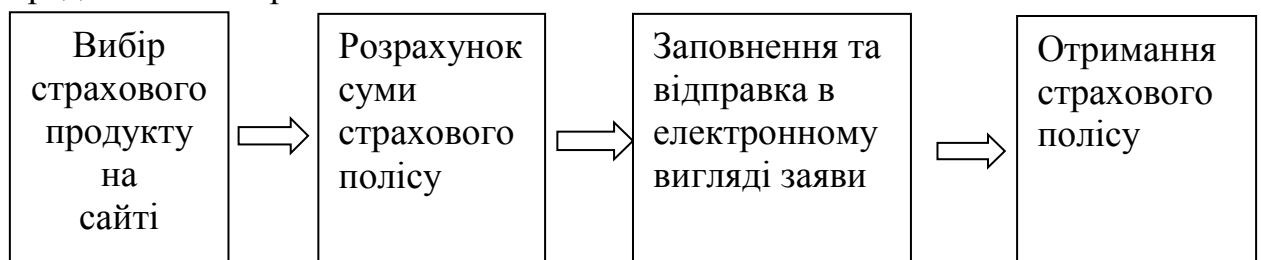


Рис. 2.13 Етапи Інтернет-страхування

Впровадження інформаційної системи "Електронний поліс" дозволило: забезпечити оперативне внесення повної достовірної інформації про укладені договору страхування; здійснити контроль за наявністю чинного полісу для будь-якого транспортного засобу, зареєстрованого в Україні; унеможливити виготовлення та використання фальшивих полісів та протидіяти страховому шахрайству.

В Україні за даними дослідження компанії InMind і міжнародної мережі Factum-Group, частка Інтернет-користувачів віком 15+ сягнула позначки 19,3 млн. чол., причому віковий склад наступний:

- від 15 - 29 років – 44%,
- 30 - 44 років – 34%,
- понад 45 років – 22%.

За останні роки можна спостерігати тенденцію збільшення аудиторії Інтернет-користувачів серед населення України, що представляє потенційну клієнтську базу для страховиків.

В СК «Українська пожежна страхова компанія» представлена можливість інтернет-страхування ОСЦПВ. З 41 283 укладених договорів у 2017 році, 8004 договорів страхування обов'язкової цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів доводить на on-line страхування, що складає 19% (рис. 2.14).

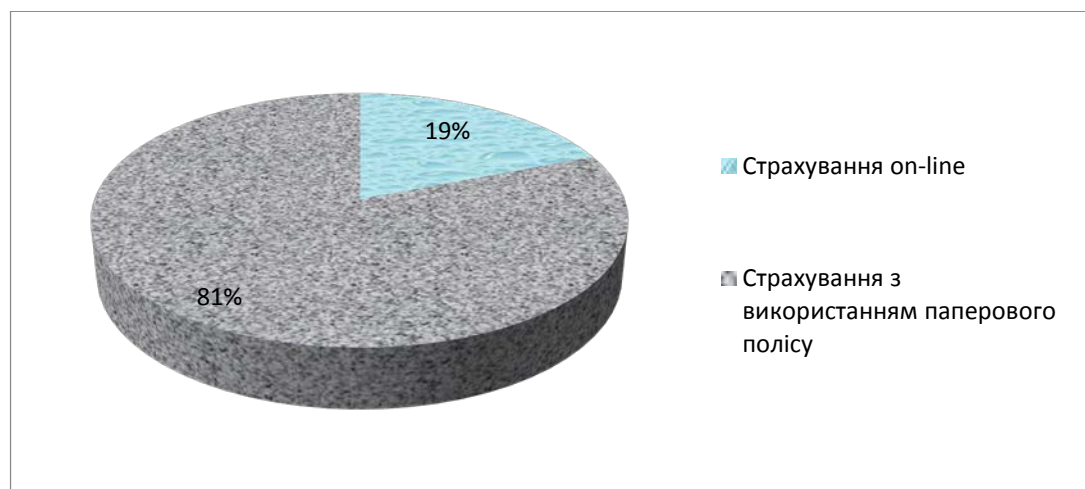


Рис. 2.14 Частка розподілу кількості укладених договорів у 2017 році

Хоча в сфері використання Інтернету в страхуванні спостерігаються певні позитивні тенденції, однак є ряд факторів, які стримують його розвиток. Серед них можна виділити низьку страхова культура та поінформованість споживачів страхових послуг про всі можливості страхування, адже клієнт повинен володіти достатньою компетенцією, щоб при виборі відповідного продукту обійтися без підтримки професійних консультантів, а також прихильність до традиційних способів купівлі товарів загалом. Так, вітчизняним клієнтам психологічно важливо поспілкуватися безпосередньо з представником страхової компанії, перш ніж прийняти остаточне рішення про укладення договору.

Серед стримуючих факторів для страхової компанії є недостатній розвиток системи дистанційної оплати послуг, необхідність значних початкових капіталовкладень та наявність висококваліфікованих спеціалістів. Зі сторони страхової компанії повинна бути продумана і впроваджена методика роботи з клієнтами, які віддають переваги купівлі страхових послуг через Інтернет, з тим, щоб зробити взаємодію страховика і страхувальника максимально ефективною і зручною.

РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ

3.1. Удосконалення польської системи «прямого врегулювання» збитків внаслідок ДТП для страхового ринку України

В Польщі, як і в багатьох країнах Європи, вже діє система прямого врегулювання по автоцивілі. Взагалі пряме врегулювання збитків по полягає в тому, що водій, який потрапив в ДТП через вину іншого водія, отримує відшкодування не від страхової компанії винуватця, а тієї, яку обрав сам.

Страхова компанія потерпілого водія виплачує грошові кошти та вже без його участі врегульовує всі питання з компанією водія, що спричинив ДТП. Така система значно зменшує термін виплати потерпілому та дозволяє перекласти всі процеси по відшкодуванню збитків з водія на страхову.

Проблема якісного врегулювання збитків займає нині центральне місце у здійсненні вітчизняними страховиками відшкодування збитків. Від того, як швидко і професійно страховик проводить розслідування страхового випадку і приймає рішення щодо компенсації шкоди потерпілим, залежить багато аспектів.

По-перше, для страхувальника врегулювання збитків є підтвердженням виконання страховиком взятого на себе зобов'язання за договором страхування; при відшкодуванні збитків страховою компанією за договором страхування, якого визнано винуватцем ДТП звільняється від обов'язку сплачувати матеріальну компенсацію за заподіяну шкоду потерпілій особі в межах виплаченого страховиком відшкодування. Якщо страховик виконує свої зобов'язання щодо виплати, це означає, що для страхувальника мета, задля якої він страхував відповідальність перед третіми особами, досягнута.

По-друге, своєчасна та повна компенсація збитків потерпілим особам забезпечує реалізацію їхніх прав на відшкодування шкоди винною стороною. Тому важливо, щоб врегулювання збитків страховиком здійснювалось на загальних засадах цивільного законодавства — справедливості, добросовісності та розумності, які визначені у Цивільному кодексі України.

По-третє, для страховика від якісного врегулювання збитків та сумлінного виконання своїх зобов'язань за договором страхування залежать його подальші взаємовідносини зі страхувальником, його власний імідж і репутація на ринку. З розвитком страхової справи до вітчизняних страховиків приходить розуміння важливості даного аспекту, але непрофесійна поведінка навіть кількох страховиків негативно відображається на ставленні громадськості до ринку страхування загалом.

По-четверте, здійснення автострахування страховиками — членами МТСБУ на високопрофесійному рівні разом із поступовим удосконаленням його нормативно-правового регулювання значно посилює соціально-економічну значущість. Крім того, поліпшення процесу врегулювання збитків при здійсненні внутрішнього автострахування дає можливість вітчизняним страховикам здійснювати таке страхування більш якісно і на міжнародному рівні, в рамках системи автострахування «Зелена картка».

У багатьох країнах міжнародної системи «Зелена картка» оперативність врегулювання збитків досягається завдяки спрощеному порядку оформлення ДТП за допомогою «європейського протоколу», а також системі прямого відшкодування збитків. Так, якщо немає жертв і учасники ДТП дійшли згоди щодо винної сторони, автовласники мають право без виклику на місце аварії представників правоохоронних органів оформити страховий випадок, самостійно заповнивши бланк стандартизованого документа — «європейського протоколу». У країнах, де «європейський протокол» офіційно використовується при оформленні ДТП, у більшості випадків страхова виплата здійснюється саме на підставі цього документа, а не судового рішення. Складність діяльності «європейського протоколу» в

Україні на законодавчому рівні пов'язана з наявністю значної кількості незастрахованих автовласників за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності, а також загрозою збільшення випадків страхового шахрайства.

Паралельно із упровадженням «європейського протоколу» страховий ринок України прийняв законодавчі норми щодо здійснення прямого відшкодування збитків. Пряме відшкодування збитків передбачає одержання грошової компенсації потерпілою особою від страховика, з яким вона має укладений договір страхування цивільної відповідальності автовласника (так званий «прямий страховик»), з подальшою компенсацією виплаченого відшкодування прямому страховику страховиком винної особи.

Прикладом успішного здійснення прямого відшкодування збитків є Польща. Історія його впровадження у цій країні бере свій початок з 70-х рр. XX ст., коли страховики уклали між собою «Угоду про експертизу» і «Правила розрахунків між страховиками», які містили типові схеми ДТП і перелік експертів, рішення яких приймалися всіма страховиками і не підлягали оскарженню. Ці нововведення попри свою недосконалість і певну невизначеність на початку їх впровадження значно сприяли пришвидшенню та спрощенню проведення експертної оцінки розміру шкоди і визначення величини страхового відшкодування. Врегулювання претензій було покладене на страховика потерпілої особи (прямого страховика), а страховик винуватця ДТП був зобов'язаний приймати результати проведеного врегулювання прямим страховиком. Безпосередньо сама угода про пряме відшкодування збитків між польськими страховиками датована 1968 р.

Механізм дії системи прямого відшкодування збитків та спрощеного порядку оформлення ДТП побудований таким чином:

- 1) учасники ДТП спільно оформлюють протокол Повідомлення про ДТП («європейський протокол») і потерпіла особа передає його своєму страховику (прямий страховик);

2) прямий страховик аналізує надану йому первинну інформацію про ДТП та приймає рішення щодо ступеня вини іншого учасника ДТП; у разі наявності підстав для виплати страхового відшкодування призначає незалежного експерта-оцінювача;

3) незалежний експерт-оцінювач складає звіт за результатами проведеної ним експертизи; в його обов'язки входить також повідомляти страховика про підозру в страховому шахрайстві;

4) вартість ремонту транспортного засобу покриває прямий страховик, після чого виставляє відповідну вимогу до страховика винної особи через Кліринговий центр;

5) страховик винуватця ДТП сплачує прямому страховику обумовлену суму компенсації, яка є фіксованою сталою величиною;

6) кліринговий центр щомісяця для кожного страховика визначає сальдо з отриманих і виставлених вимог і, залежно від сальдо, списує або нараховує на банківський рахунок страховика відповідну грошову суму.

Така схема дій стосується випадків, коли сума збитку не перевищує встановленої величини (6500 євро) і за статистикою застосовується польськими страховиками у 94 % страхових випадків.

Якщо сума збитку є більшою за 6500 євро, то страховик винної особи сплачує прямому страховику не фіксовану суму компенсації за шкоду, а повну суму виплаченого страхового відшкодування.

У такий спосіб врегульовується лише в 6 % страхових випадків.

На сьогоднішній день ефективність прямого відшкодування збитків у Польщі забезпечується завдяки:

- спрощеному порядку оформлення ДТП;
- наявності загальнодержавного переліку експертів-оцінювачів збитку та угод між страховиками й мережами станцій техобслуговування;
- чітко відпрацьованому механізму взаєморозрахунків між страховиками;

— новітнім інформаційним технологіям, інтегрованим у діяльність страховиків та в єдину глобальну систему страхування відповідальності.

В Україні пряме врегулювання страхових випадків по обов'язковому страхуванню відповідальності власників транспортних засобів стартувало 27 жовтня 2016 року.

Пряме врегулювання вдосконалило надання страхових послуг у сфері ОСЦПВ за рахунок посилення боротьби за споживача між страховими компаніями. Вибір клієнтом страховика для укладання договору ОСЦПВ стане більш свідомим, адже в результаті ДТП він зможе врегульовувати збитки через «свого» страховика, а не страховика винуватця в ДТП, як це відбувається сьогодні.

Досвід європейських країн, що перейшли до моделі прямого врегулювання демонструє також скорочення та спрощення процедури врегулювання збитків, оскільки страховик має стимул надавати якісні послуги, швидко і в повному обсязі виплачувати збитки «своєму» клієнту, з яким він пов'язаний договірними відносинами.

Одним з ключових переваг системи прямого врегулювання є гарантія вчасного отримання страхового відшкодування потерпілим. Для гарантування виконання зобов'язань один перед одним, страховики сформують гарантійний фонд у розмірі 50% середньомісячного розміру страхових виплат.

В рамках угоди врегулювання страхового випадку відбувається наступним чином.

Потерпілий в ДТП звертається до свого страховика або страховика винуватця. Страхова компанія врегульовує страховий випадок та здійснює страхове відшкодування клієнту.

Один раз на місяць формується реєстр зустрічних вимог між страховиками, що здійснили відшкодування до страховиків винуватців. Компенсація витрат між страховиками відбуватиметься через розрахунково-

клірингову систему в МТСБУ. Кошти страховиків зараховуються на спеціальні рахунки в уповноваженому банку.

Особливості та умови прямого врегулювання в Україні:

а) скористатись прямим врегулюванням можна за наступних умов:

- ДТП сталося за участю виключно двох наземних ТЗ, та є контактним (наявне зіткнення) незалежно від наявності або відсутності потерпілих, яким нанесено шкоду життю та здоров'ю;

- на обидва ТЗ є діючий на момент ДТП договір Автоцивілки та страховики обох учасників ДТП є учасниками Системи прямого врегулювання збитків;

- водій іншого ТЗ є повністю винним в ДТП (немає часткової відповідальності);

б) відшкодування шкоди, завданій майну:

- при прямому врегулюванню відшкодовується тільки шкода завдана майну.

в) відшкодування шкоди, завданій життю та здоров'ю:

- якщо завдана шкода життю та здоров'ю, то потерпілому необхідно буде звернутися до страхової компанії винуватця;

г) вимоги щодо оформлення ДТП:

- вимоги щодо оформлення ДТП, як і при звичайній процедурі врегулювання – ДТП може бути зафіксовано за допомогою Національної поліції або складено Європротокол;

д) франшиза:

- врегулювання збитку здійснюється на умовах договору Автоцивілки, укладеного особою винною в ДТП зі своєю страховою компанією, тобто застосовується франшиза та страхова сума, вказані в такому договорі.

Добровільна система прямого врегулювання вже два роки працює і довела свою ефективність: терміни виплат в два рази нижче, ніж в загальній системі (50 днів проти 105), середній збиток також нижче, ніж в загальній, а рівень скарг в 37 разів менше. Компанії, які беруть участь в добровільній

системі, зацікавлені надати своїм клієнтам хороший сервіс і використовують цей аргумент для залучення і утримання клієнтів. Також одним з найбільших досягнень, є атмосфера довіри між компаніями-учасниками системи прямого врегулювання, яка сформувалася протягом останніх 2-х років спільної роботи.

Таким чином, можна сформулювати та виділити такі основні шляхи вдосконалення прямого врегулювання:

а) підвищення рівня страхової культури споживачів крізь призму особистого зацікавлення у виборі надійної, платоспроможної та фінансово стійкої страхової організації;

б) автоматичне зниження рівня надходжень страхових премій для компаній, які недобросовісно здійснювали роботу на ринку, пропонуючи високі комісійні винагороди своїм агентам та високі знижки клієнтам, що мало прямим наслідком низький рівень виплат постраждалій стороні;

в) скорочення витрат часу на оформлення страхової документації для виплат, оскільки потерпілий звертається в свою страхову компанію, що як наслідок має спрощення процедури страхового врегулювання;

г) зменшення кількості судових позовів від страхувальників до недобросовісних страховиків.

Аналізуючи сучасні особливості автотранспортного страхування, слід зазначити, що в розвинених країнах страхові послуги у сфері автотранспортного страхування реалізуються, як правило, через традиційні канали, такі, як страхові агенти та страхові брокери. Однак, поряд з традиційними каналами значного поширення набувають Інтернет-продажі. Зокрема, частка премій, зібраних за допомогою онлайн-продаж, зростає в багатьох країнах. Наприклад, у Польщі, де вперше технологія Інтернет-продажу була впроваджена у 2000 році, реалізація полісів з автотранспортного страхування через Інтернет складає близько 33 %.

Крім того, в практиці розвинених країн споживачі можуть використовувати Інтернет для ініціювання процедури претензії. У деяких випадках, вони можуть також змінити умови покриття, оновити інформацію

про застраховане майно, змінити платіжну інформацію, а для блоку, пов'язаного зі страхуванням життя – змінювати розміщення активів.

Останнім часом, закордоном в автострахуванні набуло поширення та продовжує розвиватися таке явище, як телематика. Телематика являє собою інтегровані засоби телекомунікаційної та інформаційної обробки й передачі інформації, що значно спрощує та прискорює страхові процеси. Мобільні пристрої, встановлені в автомобілях, можуть записувати в режимі реального часу дані про водія, такі як місце розташування, пройдений шлях, час доби, швидкість та порушення.

Враховуючи міжнародний досвід у сфері автотранспортного страхування, можна зазначити, що автострахування наразі є одним із найпопулярніших видів страхування у світі. Однак, не дивлячись на це, воно продовжує активно розвиватися і надалі.

На сьогодні, опція "Онлайн продаж", що представлена на сайтах деяких страхових компаній, фактично виконує функцію Інтернет-магазину. Крім того, деякі страховики не надають навіть можливості розрахунку вартості полісу в режимі онлайн. Спостерігається також "приховування" інформації щодо вартості самої страховки, що характерне і для сайтів страхових компаній, які функціонують на зарубіжних ринках.

Однак, розвиток ринку Інтернет-страхування в Україні стримує ряд факторів, а саме:

- продаючи через Інтернет поліси КАСКО, компанії не скасовують вимоги про обов'язковий огляд автомобіля;
- КАСКО можна купити через Інтернет лише в тому випадку, якщо автомобіль не перебуває в заставі у банку;
- продаж страхових послуг через Інтернет залишається не достатньо врегульованим нормативно.

Не дивлячись на зазначене, Інтернет-страхування набирає обертів і стає все більш популярним, проте існує потреба в удосконаленні його організації. Серед першочергових заходів, реалізація яких забезпечуватиме сталий

розвиток обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності можна визначити впровадження "електронного полісу", який не передбачає наявності паперового документа у формі стандартизованого, централізовано виготовленого бланка страхового поліса.

Для забезпечення нормального ефективного функціонування автотранспортного страхування, впровадження системи "електронного полісу" має базуватися на певних принципах, а саме:

- сучасності, швидкодіївості і ефективності;
- побудови на базі вільного та відкритого програмного забезпечення;
- пропозиції прогресивним страховикам інструментарію інтеграції їх інформаційних систем за допомогою веб-сервісів;
- здатності справлятися з високим навантаженням;
- здатності працювати безперервно;
- відповідності найвищим вимогам інформаційної безпеки;
- інтегрованості з базою даних Національної автоматизованої інформаційної системи Департаменту Державної автомобільної інспекції, базою даних пільгових посвідчень, реєстрами фізичних та юридичних осіб.

Крім того, система "електронного полісу" повинна мати мобільні додатки для основних мобільних операційних систем. Це дозволить агентам швидше здійснювати страхування в тих регіонах, де швидкість бездротового Інтернету дуже повільна.

У свою чергу МТСБУ повинне розробити єдиний сайт для страховиків, які не готові до інтеграції з допомогою веб-сервісів (а таких сьогодні переважна більшість) і використовують застарілі інформаційні системи. Через такий сайт агенти і співробітники страхових компаній зможуть в рамках виділених їм прав реалізовувати електронні поліси від імені страховика. При цьому єдиний сайт повинен бути розроблений так, щоб його інтерфейс коректно відображався у всіх популярних настільних і мобільних браузерах, підтримуючи найбільш поширені їх версії.

3.2. Удосконалення аспектів державного регулювання ринку обов'язкового страхування цивільного відповідальності власників транспортних засобів

Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів проводять в інтересах всього населення країни, тому що кожна людина може потрапити в ДТП й виявитися в числі потерпілих. А зі збільшенням парку автомобілів імовірність потрапити в автодорожню подію зростає.

У процесі становлення та розвитку ринку ОСЦПВ держава виконує такі функції: регулювання, контролю, стимулювання, організації та захисту. Це реалізується через механізми державного регулювання та саморегулювання (інституційного регулювання), які взаємодоповнюють одне одного. При цьому державне регулювання є загальним, а саморегулювання – конкретно-обов'язковим, тобто обов'язковим лише для членів об'єднання. За певних обставин держава може наділити деякими повноваженнями саморегульовані організації.

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є потужним інвестиційним ресурсом. Сьогодні значна частка зібраних премій страхових компаній з ОСЦПВ згідно з існуючим законодавством інвестуються в економіку України, що надає істотну підтримку національній економіці в подоланні інвестиційної кризи.

Державне регулювання ОСЦПВ є також поштовхом до розвитку страхового ринку країни в цілому. Ця теза відповідає дійсності й у світовій практиці. Так, наприклад, в Італії страховий ринок у його сучасному вигляді почав формуватися саме після введення ОСЦПВ, що спровокувало бурхливе зростання галузі. Компанії, що набули досвіду й фінансової міцності, завдяки проведенню обов'язкового страхування, стали активно розширювати перелік

пропонованих послуг із добровільних видів страхування, і багато хто з них дотепер є лідерами італійського ринку.

Основними причинами необхідності державного регулювання ринку ОСЦПВ є такі:

- боротьба із появою фіктивних страхових компаній, що можуть завдати шкоди як страховій справі, так і майновим інтересам страхувальників;

- ОСЦПВ підлягає оподаткуванню, що є джерелом доходів державного бюджету й засобом забезпечення соціальної сфери країни;

- ОСЦПВ є потужним інвестиційним ресурсом.

На цей час ринок ОСЦПВ має ряд невирішених проблем. Найбільш актуальними в даний час залишаються такі питання:

- низький обсяг виплат, спрямованих на відшкодування шкоди, заподіяної життю і здоров'ю потерпілих;

- постійне зростання збитковості страхових операцій за відсутності можливості автоматичної корекції тарифів на індекс інфляції;

- конкуренція, що несе загрозу фінансовій стабільності як окремим СК, так і ринку в цілому;

- нестача кваліфікованих кадрів, що здійснюють просування та продаж страхових послуг;

- страхове шахрайство як з боку представників страхової компанії, так і з боку страхувальників та ін.

Усі зазначені проблеми стоять на заваді розвитку ОСЦПВ в Україні, стримують темпи нарощування обсягів реалізації послуг страховиків, звужують грошові потоки до страхових резервів і централізованих страхових резервних фондів, знижують фінансову стійкість страхової компанії.

Існують різні варіанти вирішення зазначених проблем, однак головне – це вироблення загальноринкової стратегії дій, яка буде забезпечуватися відповідними тактичними заходами.

Сьогодні існуючі методичні підходи щодо подолання зазначених проблем в ОСЦПВ та обґрунтування найбільш доцільних напрямків розвитку ОСЦПВ мають ряд недоліків: вони є неповними, оскільки не враховують закордонний досвід, а також ефективність впроваджень для всіх суб'єктів ринку.

Страховання цивільної відповідальності власників транспортних засобів є соціально важливою сферою для держави й через те, що зі щорічним збільшенням кількості транспортних засобів відбувається зростання кількості ДТП і потерпілих у них. Матеріальні вимоги до власника транспортного засобу, що заподіяв шкоду, можуть бути значними, а матеріальне становище винуватця шкоди не завжди дозволяє відшкодувати заподіяні збитки в повному обсязі.

Слід зазначити, що державне регулювання ОСЦПВ відіграє важливу роль й у боротьбі зі страховим шахрайством за допомогою застосування різного роду санкцій й штрафів до суб'єктів ринку.

Враховуючи досвід зарубіжних країн в системному застосуванні ОСЦПВ, необхідно зауважити, що кожна держава має свої особливості в соціально-економічному плані, тому необхідно на базі ситуаційного підходу формувати такий перелік напрямків розвитку ОСЦПВ, який найбільше відповідає національним пріоритетам.

Виходячи з необхідності вирішення проблем ОСЦПВ і виявлення першочергових напрямків його розвитку було розроблено методичний підхід, використання якого дозволить поетапно привести ринок ОСЦПВ до такого рівня, при якому будуть оптимально сполучатися якість і ціна наданих послуг.

Перший етап передбачає аналіз світового й вітчизняного ринків ОСЦПВ і визначення його переваг і недоліків.

Аналіз вітчизняного й закордонного досвіду розвитку ринку ОСЦПВ дозволяє сформулювати ряд загальних висновків щодо використання

міжнародного досвіду в обов'язковому страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні.

У зв'язку з нинішньою ситуацією в Україні, а саме в умовах економіко-політичної кризи, розв'язати всі проблеми ринку ОСЦПВ відразу неможливо, на це необхідно багато часу й засобів. Проте визначити першочергові проблеми та їх вирішення в міру можливостей необхідно.

Так, метою другого етапу є визначення найбільш доцільних напрямків розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Використання обґрунтованих напрямків розвитку ОСЦПВ дозволить створити реальну зацікавленість суб'єктів ОСЦПВ у подальшому його розвитку та довіру населення до цього інституту.

Після проведення такого аналізу ті напрямки, що не відповідають стратегії дій, яка забезпечує вирішення існуючих проблем, визнаються неефективними для застосування у вітчизняній економіці та відбраковуються, а ті напрямки ОСЦПВ, що відповідають пріоритетам держави, мають пройти фільтрацію на наступних етапах методичного підходу.

Проведений аналіз практики ОСЦПВ дозволив як перспективні напрямки розвитку цієї сфери страхування запропонувати такі:

- змінити підхід до визначення страхової історії автовласника з ОСЦПВ, а саме прив'язати її до водія, а не до автомобіля;
- переглянути підхід до системи бонус-малус з метою фінансового стимулювання суб'єктів страхування;
- впровадити повноцінну автоматизовану інформаційну систему з ОСЦПВ для контролю за страховою історією;
- централізувати боротьбу із шахрайством у сфері автострахування;
- створити державний реєстр незалежних експертів-техніків;
- поетапно перейти від адміністративного регламентування ОСЦПВ до формування страхових тарифів виходячи з існуючого попиту.

Нижче кожному з напрямків надано теоретичне обґрунтування. У зв'язку з особливостями сучасного етапу розвитку національної економіки України вибрані напрямки не повністю відповідають застосуванню за рубежом.

Так, новий підхід до страхової історії автовласника необхідний у зв'язку з тим, що сьогодні при купівлі нового автомобіля, а також при зміні страхової компанії страхувальник не може довести свою безаварійну їзду й одержати знижку. Однак якщо у водія, а не автомобіля буде страхова історія, зазначені проблеми можуть бути вирішені, що підтверджується дослідженням закордонного досвіду.

Ще одним із самих неопрацьованих питань ОСЦПВ є застосування системи бонус-малус. Сьогодні страхувальник, який потрапив у ДТП, має можливість поміняти СК, щоб страхова премія не збільшилася. У країнах із розвиненим рівнем ОСЦПВ застосовують підвищувальний коефіцієнт до страхової премії автовласників, які поміняли СК. Для того, щоб це не впливало на страхову премію у цих країнах, страхувальники мають право самим заплатити або звертатися в СК. Оскільки це має сенс, таку систему потрібно застосовувати в Україні. Так, на законних підставах можна надати автовласникові право вибрати: або заплатити самому у випадку ДТП, якщо сума збитку не перевищує середньої страхової виплати в Україні та якщо в ДТП не заподіяний збиток життю й здоров'ю громадянам, або надати це зробити СК.

Щоб система бонус-малус стала більш лояльною, необхідно збільшити кількість бонусних класів з одночасним щорічним збільшенням базової страхової премії та пов'язати їх не тільки з кількістю виплат, але й із сумарною величиною цих виплат за весь період страхування.

Сьогодні централізовано відслідковувати рух документації з ОСЦПВ в Україні вручну практично неможливо. Тому визначилася необхідність автоматизації обліку полісів, транспортних засобів і страхових випадків.

Створення автоматизованої системи ОСЦПВ необхідно для швидкого й ефективного обміну інформацією з ОСЦПВ і контролю за його здійсненням. У результаті СК без проблем зможе одержати всю необхідну інформацію про власника транспортного засобу з виділенням підозрілих випадків, значно зменшаться обсяги страхового шахрайства при укладанні договорів ОСЦПВ.

Ще одне питання, яке протребує вирішення для подальшого розвитку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, – це створення державного реєстру незалежних експертів-техніків. Винесення якісного експертного висновку необхідно для того, щоб потерпілий міг одержати необхідні документи і виплату – головне питання, заради чого, власне, і був прийнятий закон. У цьому зв'язку необхідним є створення єдиної методики експертизи транспортного засобу, що буде містити в собі всі аспекти експертиз транспортних засобів, принципи та методи проведення незалежної технічної експертизи в рамках закону про ОСЦПВ. Важливим напрямком проведення незалежної технічної експертизи також є якісне інформаційне забезпечення.

При аналізі діючого механізму відшкодування страхових виплат було виявлено ряд проблем: потерпілий у ДТП витрачає набагато більше часу, ніж сам винуватець, не завжди може отримати всю суму страхового відшкодування та ін.

Найважливішим етапом методичного підходу щодо обґрунтування напрямків розвитку ОСЦПВ є оцінювання обраних напрямків розвитку ринку ОСЦПВ як для держави, так і для страхових компаній, що передбачає третій етап.

Оцінювання полягає у визначенні потреб ринку ОСЦПВ з метою вирішення його проблем (на основі вивчення існуючих проблем або перспектив, що з'являються, поставлених стратегічних, тактичних та оперативних цілей), а також у визначенні необхідних для них матеріальних, людських і фінансових ресурсів.

Якщо в результаті оцінювання виявлено, що соціальний захист деяких категорій громадян не забезпечується та рівень ефекту не задовольняє СК, то такі напрямки розвитку ОСЦПВ відбраковують і не застосовують при подальшому розгляді вибору та формуванні оптимального переліку напрямків розвитку ОСЦПВ.

Четвертий етап передбачає формування оптимального переліку напрямків, які будуть повніше задовольняти об'єктивним потребам суб'єктів ринку ОСЦПВ.

Правильний вибір оптимального переліку напрямків служить свого роду гарантією, що вигідні можливості не будуть упущені.

П'ятий етап передбачає удосконалювання й формування законодавчо-нормативних положень, що регулюють взаємодію суб'єктів ОСЦПВ.

Так, основні зміни при запровадженні зазначених вище напрямків будуть пов'язані із законодавчим удосконаленням питань щодо оподаткування при прямому врегулюванні збитків у результаті ДТП; механізму фінансових гарантій СК, що дозволить СК уникнути додаткових податків та інших витрат; спірних ситуацій при визначенні страхового випадку з ОСЦПВ; закріплення комплексу заходів, спрямованих на боротьбу зі страховим шахрайством при спрощеному порядку оформлення ДТП та ін.

Додержання запропонованої стратегії дій на шостому етапі дозволить підвищити якість управління ринком ОСЦПВ.

Обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів сприяє підвищенню добробуту суспільства і стійкому економічному зростанню, а також цілеспрямовано впливає на його розвиток з метою підтримки його стабільності й зміни в необхідному для суспільства напрямку. Сьогодні завдяки обов'язковому страхуванню цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів знижується навантаження на систему соціальної допомоги, тобто ОСЦПВ замінює соціальні програми держави.

Розроблений методичний підхід щодо обґрунтування напрямків розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів дозволяє виявити найбільш раціональні напрямки розвитку ринку ОСЦПВ, що сприятиме підвищенню ефективності державного стимулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Практичне впровадження запропонованих заходів дасть змогу вивести ринок обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів із кризового стану та вийти на європейський рівень розвитку.

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.

Зростання кількості автомобілів є негативною передумовою збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод. Зважаючи на зростання автомобілізації, інтенсивності дорожнього руху, велику кількість аварій на автошляхах України, збільшення нещасних випадків і кількості потерпілих, підвищення матеріальної відповідальності громадян та юридичних осіб за наслідки своїх дій, нанесення втрат економіці, особливої ваги та актуальності набуває дослідження сучасних аспектів функціонування

та подальшого розвитку автострахування як важливого чинника забезпечення гарантованого страхового захисту від негативної дії ризиків.

Наразі у світі зростає роль страхування як джерела довгострокових інвестицій в економіку та механізму акумуляції грошової маси, що у свою чергу сприяє фінансовій стабілізації, покращенню якості життя населення й забезпеченню постійної виробничої діяльності підприємств та організацій. Як будь-яка економічна категорія страховий ринок має свою структуру, що змінюється під впливом економічних трансформацій, які відбуваються в державі. Ситуація на страховому ринку, рівень його інтеграції та затребуваність характеризується обсягами страхових премій і страхових виплат. Вагомого значення у визначенні стабільного ринку набуває рівень капіталізації страховиків, тобто обсяг власних коштів і страхових резервів тощо.

Позитивні та негативні чинники, що впливають на розвиток сучасного українського страхового ринку:

а) перевірка державою діяльності страховиків. Беззаперечно вони мають сприяти зростанню їх платоспроможності, покращенню якості страхових послуг. Але необхідно приймати до уваги й те, що репутація страхової компанії має велике значення як для її страхувальників, так і для можливих закордонних інвесторів. Тому державі неможна без конкретних підстав займатися публічним вилученням у страховиків – лідерів ліцензій на масові види страхування, вирішуючи свої питання монопольного контролю над ринком страхових послуг. Такі дії державної влади призводять до компрометації всієї фінансової системи країни перед світовою спільнотою та мають негативний вплив на процеси інтеграції;

б) зміни у структурі страхового ринку унаслідок втрати територій на півдні та сході України. Через військові дії на території країни страховики зазнають великих збитків, причина цього – в цих регіонах нові договори практично не укладаються. Незважаючи на наявність суперечливих моментів щодо покриття договорами страхування військових ризиків, страхові

компанії повинні працювати на перспективу в цих нестабільних умовах, робити все можливе для покращення свого іміджу та ділової репутації в очах страхувальників. Як варіант, гарантією зберігання платоспроможності страховиків повинні стати спеціальні резервні фонди (збитковості, катастроф), їх порядок обчислення передбачено Правилами формування страхових резервів зі страхування життя і видів страхування, відмінних від страхування життя;

в) підвищення внутрішнього перестрахування, воно у кризовий період не дає гарантії отримання страхових виплат вчасно і в повному обсязі, тобто втрачається сама суть використання даної фінансової операції. Зокрема, збільшення обсягів внутрішнього перестрахування призводить до зосередження ризиків на території однієї країни, що також є негативним наслідком. Присутня в Україні економічна криза негативно вплинула на весь вітчизняний страховий сектор, який переживає період стагнації і не показує істотного зростання. Одним із факторів є те, що уряд не здійснив вчасно необхідні реформи, як у сфері страхового ринку, так і у державному законодавстві в цілому.

Інші важливі чинниками, які сповільнюють розвиток страхового ринку України:

- зниження попиту на страхові послуги в умовах низького рівня довіри до фінансових установ, зменшення платоспроможності населення;
- відсутність чіткої політики в області державного регулювання і ефективного нагляду за діяльністю учасників ринку, що сприяє збільшенню неправових фінансових схем, відпливу капіталу за кордон;
- нерівномірність страхових портфелів у бік корпоративного страхування;
- низька якість і вузьке різноманіття страхових послуг;
- відсутність механізмів податкового стимулювання інвестиційної зацікавленості страхових компаній, низький рівень розвитку ринку довгострокового страхування життя;

- нерозвиненість системи рейтингової оцінки страховиків, непрозорість ринку, відсутність дієвих механізмів захисту прав страхувальників;
- слабкий фондовий ринок, як наслідок – низька якість активів в покриття страхових резервів, відсутність фінансових інструментів для інвестування;
- нерозвиненість інфраструктури, відсутність прийнятої державної концепції розвитку страхового ринку, державних програм підготовки страхових посередників (андерайтерів, брокерів, аварійних комісарів та ін.);
- недостатній розвиток регіональних страхових ринків, які мають помітний територіальний нерівномірний розвиток.

Отож, враховуючи властивості, властиві страхуванню, з позицій інституціональної теорії та узагальнюючи погляди вчених, страховий ринок можна охарактеризувати як система різноманітних інститутів і механізмів, спрямованих на зменшення втрат учасників страхового ринку.

Посприяти подоланню кризових ситуацій на страховому ринку та значно покращити фінансовий стан страхових компаній, як у короткостроковій так і у довгостроковій перспективі, повинні такі заходи:

- створення привабливого і доступного для страхувальників ринку страхових послуг, перетворення страхування в ефективну складову частину соціального захисту населення;
- усунення адміністративних бар'єрів для здійснення окремих видів страхування та створення рівних умов для всіх страховиків;
- забезпечення шляхом страхування реальної компенсації збитків, завданих стихійним лихом, катастрофами та аваріями природного і техногенного характеру, що дасть змогу зменшити навантаження на державний та місцеві бюджети;
- збільшення інвестиційних можливостей страховиків, впровадження системи мотивацій їх інвестиційної діяльності, перетворення накопичувальних страхових резервів у надійне джерело інвестування національної економіки;

- досягнення високої конкурентоспроможності українських страховиків, приведення вітчизняного страхового ринку у відповідність із світовими стандартами.

В основу розвитку страхового ринку України покладаються такі принципи:

- верховенство правового регулювання страхової діяльності;
- системність узгодження заходів щодо реформування страхового ринку із заходами і планами інших галузей економіки, обґрунтування можливості запровадження обов'язкових видів страхування, що повинно відповідати майновому стану громадян і проводитися паралельно із заходами, спрямованими на підвищення доходів громадян;
- конкурентність, коли держава гарантує всім страхувальникам і страховикам (вітчизняним та іноземним) вільний вибір видів страхування та рівні можливості у провадженні діяльності, створює сприятливі умови для розвитку страхування з метою забезпечення реалізації права на ефективний страховий захист та вільний вибір страховика;
- стабільність забезпечення сталого надійного і привабливого ринку страхових послуг шляхом створення державою зрозумілих та ефективних механізмів і правил його функціонування;
- обмеження присутності держави на страховому ринку, коли держава поступово відмовляється від проявів монополізму на страховому ринку, не втручається в діяльність страховиків, крім питань оподаткування, формування статутних капіталів, встановлення правил формування, розміщення та обліку страхових резервів, контролю за платоспроможністю страховиків;
- довіра, що ґрунтується на моральній та матеріальній відповідальності страховика перед страхувальником, на надійному правовому захисті страхувальника.
- стимулювання страховиків до отримання міжнародних рейтингів фінансової стійкості, сприяння інформаційній відкритості страхового бізнесу

шляхом постійної оцінки якості страхових послуг різних компаній у засобах масової інформації;

– внесення змін в порядок надання звітності страховиками, що дасть можливість підвищити нагляд за якістю і структурою активів.

Отже, на сьогодні перед страховиками стоїть завдання по покращенню якості страхових послуг та зростанню їх обсягу, підвищенню рівня капіталізації та фінансової надійності страхових компаній.

Враховуючи недостатню капіталізацію страховиків, їх низькі можливості для відшкодування за значними ризиками та зважаючи на тенденції світового ринку страхування до концентрації, необхідно підвищувати фінансову міцність і стабільність страховиків України шляхом:

- сплати внесків до статутного капіталу страховика виключно грошима, в тому числі в іноземній валюті;
- вдосконалення механізму формування страхових резервів, системи розміщення страхових резервів;
- розширення ринку перестраховування, активізації роботи з нерезидентами щодо взаємного перестраховування;
- законодавчого врегулювання питань захисту заощаджень громадян за довгостроковим страхуванням життя, здоров'я та пенсійним страхуванням.

Довіра до страхування як інституту соціально-економічного захисту є однією з необхідних передумов розвитку страхового бізнесу. З метою відновлення довіри до страхової галузі необхідно:

- поступово замінити обов'язкове державне страхування безпосереднім відшкодуванням з державного бюджету за рахунок коштів, передбачених на утримання відповідних державних органів;
- впровадити нові ефективні та привабливі для населення форми фінансових послуг, зокрема таких, як надання кредитів під заставу страхових полісів тощо;
- інформувати населення через засоби масової інформації про стан страхового ринку і рівень державного контролю за його діяльністю;

Виконуючи вищезазначені заходи, спрямовані на подолання кризових тенденцій, у вітчизняну економіку вдасться залучити значні інвестиційні ресурси, зміцнити ефективність державного нагляду за страховою діяльністю, створити структурні ланки для розвитку медичного, пенсійного страхування та страхування тих, хто виїжджає за кордон, авто- та агрострахування, а також інших видів. Одним із суттєвим внутрішніх чинників активізації розвитку страхового ринку є саме створений ефективно діючий процес андерайтингу окремої страхової компанії. Застосування такого підходу дозволить забезпечувати прибутковість та фінансову стійкість страхових компаній через докладний аналіз і відбір ризиків для прийняття їх на страхування.

Діяльність страхових компаній суттєво відрізняється від інших видів підприємницької діяльності. Основна різниця — прагнення страхової компанії брати на себе ризики різних суб'єктів господарювання. Існує прямий зв'язок між ризиками, що беруться страховою компанією (страховими ризиками), і ризиками, характерними веденню страхової діяльності. При цьому важливою особливістю ведення страхового бізнесу є здатність компанії об'єктивно оцінювати й керувати ризиками.

У країнах із ринковою економікою система страхування сприяє зміцненню фінансової системи, економічній стабільності, активізації інвестиційних процесів і вирішенню соціальних проблем. Сфера страхування розглядається з точки зору її позитивних та негативних рис, майбутніх перспектив розвитку.

На сьогодні в Україні функціонують понад 290 компаній, що мають досить великі обсяги статутних фондів і резервів, добру стабільну репутацію. Важливою особливістю є й те, що обсяги страхових резервів протягом останніх років збільшуються швидше, ніж страхові премії. Це вже показник фінансової надійності страховиків, зросли також обсяги страхових послуг, а страховий ринок набув ознак якості.

Деякі дослідники вважають міжнародні страхові компанії, як сприятливий фактор розвитку ринку страхування України. Ці компанії приносять на український ринок культуру страхування. Серед позитивних зрушень, які відбулись в останні роки можна виділити: укрупнення страхових компаній, поступове зростання обсягів отриманих страхових премій; зростання капіталізації страховиків; зниження рівня збитковості страхового ринку; пожвавлення іноземних інвесторів, галузь страхування в Україні потрібно докорінно змінювати та удосконалювати, стимулювати та розвивати оцінюючи її теперішній стан, а також соціальне значення та властивий страховому ринку потужний інвестиційний потенціал.

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:

- інсценування 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 ремонту (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 скласти 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.

Майбутній розвиток ринку страхування України залежатиме не тільки від якісного чи кількісного складу ринку, а й від подальшого удосконалення законодавчої бази, що регулює не тільки сферу страхування, а і загалом всі види діяльності, зокрема розвитку медичного страхування, недержавного пенсійного страхування, іпотечного кредитування, страхування життя, діяльності банків та їх впливу на страхування, а також від покращення страхової культури та підвищення довіри до страховиків.

Завдяки результатам дослідження можна зробити висновок про те, що за досліджуваний період відбулася невелика динаміка в зростанні автотранспортного страхування: зросли страхові премії та страхові виплати. Автотранспортне страхування залишається основною ланкою у структурі страхування в Україні, значну частку займає КАСКО. Збільшилася концентрація ринку автострахування, яка сприяє розвитку конкуренції серед страховиків. Майбутнє цього виду страхування безпосередньо пов'язане з впровадженням новітніх технологій для залучення нових клієнтів і утримування вже існуючих.

У таких умовах з метою залучення нових клієнтів та утримання уже існуючих страхові компанії на вітчизняному ринку автострахування вдаються до різноманітних заходів. Зокрема, страховики з метою покращення своїх конкурентних позицій намагаються розвивати нові канали реалізації страхових послуг, серед яких – Інтернет. Не дивлячись на те, що Інтернет-страхування набирає обертів і стає все більш популярним в Україні, існує потреба в удосконаленні його організації. Як свідчить інформація, представлена на сайтах окремих страховиків-лідерів вітчизняного ринку автотранспортного страхування, у деяких з них відсутня пропозиція онлайн покупки страхового полісу, але, навіть за її наявності, завершення повного циклу придбання страховки дистанційно є не можливим.

Здійснення зазначених інноваційних заходів сприятиме покращенню якості роботи страхових компаній у сфері автотранспортного страхування та підвищенню довіри споживачів страхових послуг до них, і, як наслідок, розвитку вітчизняного ринку автострахування.

РОЗДІЛ 4

ОХОРОНА ПРАЦІ ТА БЕЗПЕКА У НАДЗВИЧАЙНИХ СИТУАЦІЯХ

В дипломній магістерській роботі розглядається тема «Основні напрямки розвитку страхування автотранспортних засобів в Україні».

Робоче місце знаходиться у офісному приміщенні страхової компанії «Українська пожежна страхова компанія», яке розраховане на чотири працівника.

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

Для підтримання комфортних умов мікроклімату у приміщенні у спекотну пору року працює кондиціонер, а узимку – опалювальний прилад.

4.1 Аналіз потенційних небезпек

В сфері страхування, при виконанні страховим агентом своїх обов'язків, на робочому місці можуть виникати такі потенційні небезпеки:

- ураження електричним струмом, у наслідок несправності електродобладнання, яке використовується під час виконання трудових обов'язків, невиконання правил техніки безпеки при користуванні електричним обладнанням, що може призвести до електротравм різного ступеню або навіть до летального наслідку;
- механічне травмування в наслідок не раціонального розташування робочих місць;

– нервово-психічні навантаження, через специфічність роботи працівників економіко-гуманітарної сфери, яка передбачає постійний контакт з клієнтами, колегами по роботі, керівництвом, контрагентами при вирішенні робочих питань (деякі з них можуть бути конфліктними, суперечливими). Подібний характер роботи може викликати емоційний дискомфорт, внутрішнє роздратування та емоційну нестабільність під час короткотривалих певних негативних ситуацій, що може призвести до захворювань нервової системи, зниження насаги на працю та стресових станів;

– кістково-м'язові порушення, у зв'язку з тривалим статичним напруженням м'язів спини, ший, 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 або надмірне освітлення робочих місць, в зв'язку з несправністю, або хибним вибором освітлювальних приладів, в зв'язку з неправильним розташуванням робочих місць по відношенню до джерел природного та штучного освітлення, що призводить до погіршення зору або ефекту засліплення;

– 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, в зв'язку з використанням несправного електрообладнання, обігрівачів з відкритим теном, недотриманням, або

порушенням правил протипожежної безпеки, відсутністю систем пожежної сигналізації і пожежогасіння, 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, деперсоналізацію, редукцією особистих досягнень. На початку синдрому вигорання приглушаються емоції, відчувається незадоволеність собою або, навпаки, з'являється нечутливість до речей, які звичайно викликають гостру реакцію. Робота виконується за відсутністю творчих підходів, різко знижується насага на дотримання правил безпеки. З'являються різкість, озлобленість, брутальність, відстороненість, замкненість, переоцінка професійних цінностей;

- перенапруження зорового аналізатора — в наслідок напруженості зорових функцій, одноманітної пози, значного розумового навантаження, 6–8 годинною роботою за монітором комп'ютера, що може призвести до погіршення зору.

Отже, було досліджено можливі небезпеки на робочому місці, в робочій зоні страхового агента, визначено потенційно небезпечні та шкідливі виробничі фактори, тому доцільним є розробка заходів по забезпеченню безпеки.

4.2 Заходи по забезпеченню безпеки

У приміщенні офісу застосовується широке різноманіття електроприладів: персональні комп'ютери, принтери, ксерокси, факси,

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») і ГОСТ 12.1.030-81 (2001) «ССБТ. Электробезопасность. Защитное заземление, зануление», величина опору захисного заземлення електрообладнання приміщення - 4 Ом; НПАОП 40.1-1.32-01 «Правила устройства электроустановок. Электрооборудование специальных установок», приміщення, в якому розташовуються ЕОМ, різноманітне устаткування, відноситься до класу пожежебезпечної зони П-Па, тому передбачений мінімальний ступінь захисту ізоляції обладнання IP44; ГОСТ 12.1.009-76 (1999) «ССБТ. Электробезопасность. Термины и определения» 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» 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» та НПАОП 40.1-1.21-98 «Правила безпечної експлуатації електроустановок споживачів»

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 згідно ДСанПіН 3.3.2.007-98 «Державні санітарні правила і норми роботи з візуальними дисплейними терміналами електронно-обчислювальних машин» зроблено більш зручне та раціональне розташування робочих місць, таким чином збільшена відстань між ними, яка відповідає нормованим значенням (площа на одне робоче місце має становити не менше ніж $6,0 \text{ м}^2$, а об'єм не менше ніж $20,0 \text{ м}^3$).

У зв'язку із стресовими ситуаціями та нервово-емоційними навантаженнями у працівників може виникнути ймовірність захворювань загально-невротичного характеру, професійне (емоційне) вигорання.

З метою зниження нервово-емоційного напруження, стомлення зорового аналізатора, поліпшення мозкового кровообігу, подолання несприятливих наслідків гіподинамії, запобігання втоми, згідно ДСанПіН 3.3.2.007-98 «Державні санітарні правила і норми роботи з візуальними дисплейними терміналами електронно-обчислювальних машин» для робітників із застосування ЕОМ, передбачені регламентовані перерви для відпочинку тривалістю 15 хвилин через кожні дві години, а також обладнані побутові приміщення для відпочинку під час роботи, кімната психологічного розвантаження. В кімнаті психологічного розвантаження передбачені пристрої для приготування й роздачі тонізуючих напоїв, а також місця для занять фізичною культурою.

Для оптимізації відносин у колективі проводяться тренінги з залучанням психологів на теми: «Адаптація у новому колективі», «Поведінка в суспільстві», емоційне спілкування з колегами (на підприємстві діє принцип «Твій колектив – твоя сім'я», проводиться групове справляння всіх свят).

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.

Для запобігання перенапруження зорового аналізатора в наслідок напруженості зорових функцій, одноманітної пози, значного розумового навантаження, 6–8 годинною роботою за монітором комп'ютера, необхідно виконувати вправи для м'язів очей, чергувати періоди роботи зорового напруження з відпочинком (через кожну годину робити перерви в роботі тривалістю не менше 10 хв).

4.3 Заходи по забезпеченню виробничої санітарії та гігієни праці

Внаслідок роботи за ПК, на фізіологію людини негативно впливають електромагнітні випромінювання, існує можливість отруєння хімічними речовинами, які виділяються у повітря робочої зони при роботі з ПК та іншою офісною технікою. 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», 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» та ДСанПіН 3.3.2.007-98 «Державні санітарні правила і норми роботи з візуальними дисплейними терміналами електронно-обчислювальних машин», на робочих місцях обладнаних ПК встановлені рідкокристалічні монітори, які не є джерелами рентгенівського та електромагнітного випромінювань.

Для запобігання можливості отруєння хімічними речовинами, які виділяються у повітря робочої зони при роботі з ПК та іншою офісною технікою слід дотримуватися таких вимог:

- експлуатація усіх складових ПК та оргтехніки повинна здійснюватися згідно з рекомендованими режимами. В першу чергу це стосується теплових режимів;

- у разі виявленої 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.»

Основними причинами недостатньої або надмірної освітленості робочих місць є несправність або хибний вибір освітлювальних приладів, неправильне розташування робочих місць по відношенню до джерел освітлення.

Незадовільна освітленість на робочому місці або на робочій зоні може бути причиною зниження продуктивності та якості праці, отримання травм. Недостатнє або надмірне 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» 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 офісного приміщення страхової компанії «Українська пожежна страхова компанія» проведемо розрахунок.

Вихідні дані:

- довжина приміщення (А) – 16 м;
- ширина (В) – 12 м;
- висота (Н) – 2,7 м;
- тип світильника – ЛВО;
- L/h – 1,4;
- колір стелі, стін, підлоги ($\rho_{\text{ст}}$, $\rho_{\text{с}}$, $\rho_{\text{п}}$) – 50%, 30%, 10%.

Нормовані показники штучного освітлення для банківських та страхових установ, 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 – А-2, освітленість робочих поверхонь при загальному освітленні (E_n) – 400 лк.

Значення коефіцієнту запасу (K_3) 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.

$$N_p = \frac{12}{(2,8 - 0,8) \cdot 1,4} = 5 \text{ шт}$$

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

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

де B – ширина приміщення, м;

N_p – кількість рядів світильників у приміщенні, шт.

$$L_{\max} = \frac{12}{5} = 2,4 \text{ м}$$

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.

$$i = \frac{16 \cdot 12}{(2,7 - 0,8) \cdot (16 + 12)} = 3,6$$

З огляду на те, що тип світильника ЛВО, $L/h - 1,4$, колір стелі, стін, підлоги ($\rho_{\text{ст}}$, $\rho_{\text{с}}$, $\rho_{\text{п}}$) відповідно 50%, 30%, 10%, а індекс приміщення (i) – 3,6, слідує, що значення коефіцієнта використання світлового потоку (η), створюваного світильниками вибраного типу, приймає значення 56%. 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;

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.

$$\Phi_{\Sigma} = \frac{400 \cdot 16 \cdot 12 \cdot 1,4 \cdot 1,1}{0,56} = 211\,200 \text{ лм}$$

Далі визначаємо умовну загальну кількість світильників у приміщенні

$N_{св}^*$:

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

де A – довжина приміщення, м;

B – ширина приміщення, м;

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

$$N_{св}^* = \frac{16 \cdot 12}{2,4^2} = 33 \text{ шт}$$

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

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

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 ЛВО, кількість ламп у світильнику (n) дорівнює – 4 шт.

$$N_{\text{л}}^* = 33 \cdot 4 = 132 \text{ шт}$$

$$\Phi_{\text{л}}^* = \frac{211200}{132} = 1600 \text{ лм}$$

Вибираємо тип стандартної лампи BASIC T8, позначення якої L 18W/640, з найближчим значенням фактичного світлового потоку лампи $\Phi_{\text{л}}$ – 1200 лм, і знаходимо коефіцієнт m (співвідношення між розрахунковим світловим потоком лампи $\Phi_{\text{л}}^*$ та фактичним світловим потоком вибраної стандартної лампи $\Phi_{\text{л}}$).

$$m = \frac{\Phi_{\text{л}}^*}{\Phi_{\text{л}}} \quad (4.8)$$

$$m = \frac{1600}{1200} = 1,33.$$

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

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

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

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

$$N_{ce} = 33 \cdot 1,33 = 45 \text{ шт.}$$

Наступним визначаємо фактичну кількість ламп у приміщенні N_l :

$$N_l = N_{ce} \cdot n, \text{ шт} \quad (4.10)$$

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

n – кількість ламп у світильнику, шт.

$$N_l = 25 \cdot 4 = 180 \text{ шт.}$$

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

$$E_p = \frac{\Phi_l \cdot N_l \cdot \eta}{A \cdot B \cdot k_z \cdot z}, \text{ лк} \quad (4.11)$$

де Φ_l – фактичний світловий потік вибраної стандартної лампи, лм;

N_l – 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.

$$E_p = \frac{1200 \cdot 180 \cdot 0,56}{16 \cdot 12 \cdot 1,4 \cdot 1,1} = 409 \text{ лк.}$$

Як підсумок розрахунків, можна сказати, що для створення штучної освітленості 409 лк офісу, площею 192 м², оптимальна кількість світильників – 45 шт., що розташовані в чотири 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» та ДСН 3.3.6.037-99 «Санітарні норми виробничого шуму, ультразвуку та інфразвуку». 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» і ГОСТ 12.1.005-88 (1991) «ССБТ. Общие санитарно-гигиенические требования к воздуху рабочей зоны». 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 (n+) і негативних (n-) іонів у повітрі приміщення з ВДТ відповідають вимогам ГН 2152-80 «Санітарно-гігієнічні норми допустимих рівнів іонізації повітря виробничих та громадських приміщень» 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.

4.4. 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.

Відповідно до вимог НАПБ А.01.001-2014 «Правила пожежної безпеки в Україні» 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 офісу 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 згідно ДСТУ EN 2:2014 «Класифікація пожеж (EN 2:1992; EN 2:1992/A1:2004, IDT)» залежно від агрегатного стану й особливостей горіння різних горючих речовин та матеріалів актуальні:

- клас А пожежа, що супроводжуються горінням твердих матеріалів, зазвичай органічного походження, під час горіння яких, як правило, утворюються тліючі вуглини.

Окрім класу А, згідно «Правил експлуатації та типових норм належності вогнегасників», затверджених наказом МВСУ 15.01.2018 № 25 та зареєстрованих в МЮУ 23.02.2018 р. за № 225/31677, визначено пожежу класу Е – горіння електроустановок, що перебувають під напругою до 1000 В.

Згідно ДСТУ Б В.1.1-36:2016 «Визначення категорій приміщень, будинків та зовнішніх установок за вибухопожежною та пожежною небезпекою» та СНиП 2.09.02-85* «Производственные здания» офісне приміщення страхової компанії відноситься до найнижчої категорії Д (знижено пожежонебезпечна).

Відповідно до категорії виробництва з пожежної небезпеки і вимог ДБН В.1.1-7:2016 «Пожежна безпека об'єктів будівництва. Загальні вимоги», ступінь вогнестійкості офісного приміщення ІІ.

Відповідно до вимог ДБН В.1.1-7:2016 «Пожежна безпека об'єктів будівництва. Загальні вимоги», евакуація людей у разі пожежі передбачає шлях через евакуаційні виходи, сходи та сходові клітки. В офісному

приміщенні страхової компанії розміщені сходи типу С1 (внутрішні, що розміщуються в сходових клітках), звичайні сходові клітки типу СК1, з природним освітленням, крізь засклені світові ліхтарі в покритті, що відчиняються. У приміщенні є один евакуаційний вихід, максимальне видалення від найбільш віддаленого робочого місця до найближчого евакуаційного виходу згідно СНиП 2.09.02-85* «Производственные здания» не перевищує 25 м.

Для офісного приміщення страхової компанії «Українська пожежна страхова компанія», категорії Д площею 192 м² слід застосовувати два вогнегасник типу ВП-5 (для гасіння загорянь електроприладів), два автоматичних сигналізатори, що реагують на підвищення температури, дим, полум'я. Наприклад, сповіщувачі моделей ДТЛ, ІТМ.

4.5. Заходи по забезпеченню безпеки у надзвичайних ситуаціях

Евакуаційні заходи щодо робітників, службовців промислових об'єктів та населення відповідно до вимог Кодексу ЦЗ України.

Евакуація проводиться на державному, регіональному, місцевому або об'єктовому рівні. Залежно від особливостей надзвичайної ситуації встановлюються такі види евакуації:

- а) обов'язкова;
- б) загальна або часткова;
- в) тимчасова або безповоротна.

Рішення про проведення евакуації приймають:

- а) на державному рівні - Кабінет Міністрів України;
- б) на регіональному рівні - Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації;

в) на місцевому рівні - районні, районні у містах Києві чи Севастополі державні адміністрації, відповідні органи місцевого самоврядування;

г) на об'єктовому рівні - керівники суб'єктів господарювання.

У разі виникнення радіаційних аварій рішення про евакуацію населення, яке може потрапити до зони радіоактивного забруднення, приймається місцевими державними адміністраціями на підставі висновку санітарно-епідеміологічної служби відповідно до прогнозованого дозового навантаження на населення або за інформацією суб'єктів господарювання, які експлуатують ядерні установки, про випадки порушень у їх роботі.

У невідкладних випадках керівник робіт з ліквідації наслідків надзвичайної ситуації, а в разі його відсутності - керівник аварійно-рятувальної служби, який першим прибув у зону надзвичайної ситуації, може прийняти рішення про проведення екстреної евакуації населення із зони надзвичайної ситуації або зони можливого ураження.

Обов'язкова евакуація населення проводиться у разі виникнення загрози:

- а) аварій з викидом радіоактивних та небезпечних хімічних речовин;
- б) катастрофічного затоплення місцевості;
- в) масових лісових і торф'яних пожеж, землетрусів, зсувів, інших геологічних та гідрогеологічних явищ і процесів;
- г) збройних конфліктів (з районів можливих бойових дій у безпечні райони, які визначаються Міністерством оборони України на особливий період).

Загальна евакуація проводиться для всіх категорій населення із зон:

- а) можливого радіоактивного та хімічного забруднення;
- б) катастрофічного затоплення місцевості з чотиригодинним добіганням проривної хвилі при руйнуванні гідротехнічних споруд.

Часткова евакуація проводиться для вивезення категорій населення, які за віком чи станом здоров'я у разі виникнення надзвичайної ситуації не здатні самотійно вжити заходів щодо збереження свого життя або здоров'я,

а також осіб, які відповідно до законодавства доглядають (обслуговують) таких осіб. Часткова евакуація може проводитися також для інших категорій населення за рішенням органів і посадових осіб, зазначених у частині четвертій цієї статті.

Проведення евакуації забезпечується шляхом:

- утворення регіональних, місцевих та об'єктових органів з евакуації;
- планування евакуації;
- визначення безпечних районів, придатних для розміщення евакуйованого населення та майна;
- організації оповіщення керівників суб'єктів господарювання і населення про початок евакуації;
- організації управління евакуацією;
- життєзабезпечення евакуйованого населення в місцях їх безпечного розміщення;
- навчання населення діям під час проведення евакуації.

За рішенням органів, зазначених у частині третій цієї статті (крім керівників суб'єктів господарювання), для виведення чи вивезення основної частини населення із зони надзвичайної ситуації, районів можливих бойових дій залучаються у порядку, встановленому законом, транспортні засоби суб'єктів господарювання, а в разі безпосередньої загрози життю або здоров'ю населення - усі наявні транспортні засоби суб'єктів господарювання та громадян.

Суб'єкту господарювання та громадянину, транспортні засоби яких залучені, компенсуються вартість надання послуг і розмір фактичних (понесених) витрат за рахунок коштів, що виділяються з відповідного бюджету на ліквідацію наслідків надзвичайної ситуації або усунення загрози її виникнення, у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Працівник суб'єкта господарювання, власник, користувач, водій транспортного засобу, які відмовилися від надання послуг з перевезення

населення у зв'язку з надзвичайною ситуацією, несуть відповідальність відповідно до закону.

У разі виникнення загрози життю або здоров'ю громадянам України на території іноземних держав відповідні центральні органи виконавчої влади проводять їх евакуацію.

Евакуація матеріальних і культурних цінностей проводиться у разі загрози або виникнення надзвичайних ситуацій, які можуть заподіяти їм шкоду, за наявності часу на її проведення.

Порядок проведення евакуації визначається Кабінетом Міністрів України. Планування заходів з евакуації здійснюється відповідно до методики, що затверджується центральним органом виконавчої влади, який забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері цивільного захисту.

Загалом, характеризуючи стан охорони праці та безпеки в надзвичайних ситуаціях страхової компанії «Українська пожежна страхова компанія» слід відзначити, що на підприємстві з урахуванням специфіки його роботи досить відповідально ставляться до її забезпечення. Виробничо-санітарійні, пожежні норми неухильно дотримуються. Проте, 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

За результатами теоретичного та практичного дослідження особливостей страхування автотранспортних засобів, аналізу основних його видів та визначення на цій основі проблем та перспектив розвитку автотранспортного страхування в Україні, сформовано наступні висновки:

1. Еволюція історії виникнення страхування, а разом з цим і розвитку транспортного страхування, сприяла появі страхування як нової, вищої форми організації страхового захисту. Встановлено, що завдяки структурним перебудовам у світовому господарстві, значному розвитку науково-технічного прогресу, страхова справа в процесі економічних перетворень і господарської діяльності відокремилась у самостійну сферу функціонування, забезпечуючи інтенсивний і широкомасштабний перерозподіл нового капіталу під впливом змін, що відбуваються у світовій економіці.

2. На основі проведених досліджень було встановлено, що під впливом діючих факторів світ перетворився на глобальну економічну систему. Під впливом глобалізації розширюються і удосконалюються ринкові відносини, страхові процеси і явища. Для подальшої лібералізації режимів міжнародних транспортних страхових послуг і адаптації всіх суб'єктів страхових відносин до нових умов їх діяльності. Було запропоновано моделювання процесів регулювання автотранспортного страхування в умовах глобалізації страхових відносин.

3. Аналіз проведених досліджень показав, що обов'язкові види страхування в Україні потребують законодавчих змін та доповнень, а також вироблення дієвих стратегій для обов'язкового страхування на транспорті. Були запропоновані першочергові заходи в сфері розвитку страхування. Економічний ефект ведення страхування в обов'язковій формі для всіх видів страхування дозволить створити страховий захист для всіх потенційно ризикових груп населення і господарюючих суб'єктів, значно знизити

бюджетні витрати на відшкодування збитків потерпілим в результаті надзвичайної ситуації.

4. При укладанні договорів з автотранспортного страхування виникають розбіжності й суперечки з приводу умов договорів та страхового відшкодування. Було досліджено доповнення до «Правил страхування» договору страхування. Правильне комбінування тих чи інших форм, доповнень, дозволить приймати адекватні рішення у суперечливих ситуаціях у разі дорожньо-транспортної пригоди.

5. Результати оцінки транспортних ризиків виявили сутність поняття «страховий ризик» та його ступінь небезпеки – «транспортний ризик». У дослідженні, була розглянута практика, яка застосовується сьогодні в Україні при оцінці транспортного засобу (аварійними комісарами) та вказані величини страхового відшкодування, які відшкодовуються в разі ДТП.

6. Аналіз тарифікації авторизиків свідчить про великий розкид чисельних значень страхових тарифів, у зв'язку із зростанням страхових компаній та відсутністю статистики на масові види страхування. Була досліджена методика визначення показника страхового відшкодування при настанні страхового випадку.

7. Страхування автотранспортних засобів здійснюється виключно на добровільній основі. У зв'язку з тим, що на страховому ринку України діє велика кількість страхових компаній, у кожної страхової 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.

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

9. 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.

10. Результати дослідження ринку страхування автотransпортних засобів 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.

11. Для розвитку ринку автотransпортного 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; 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. Запропоновані напрями розвитку автострахування в Україні сприятимуть створенню повноцінного страхового ринку як об'єктивного атрибута ринкової економіки в сучасних умовах.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України «Про страхування» від 07.03.1996 р. № 85/96-ВР (зі змінами та доповненнями).
2. Постанова Кабінету Міністрів України від 7 червня 1994 р. №372 "Про порядок та умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів".
3. Александрова М.М. Страхування: навчально – методичний посібник / М. Александрова. – К.: ЦУЛ, 2002 – 208 с.
4. Барановський О.І. Фінансові кризи: передумови, наслідки і шляхи запобігання: Монографія. – К.: Київ.нац.торг. – екон. – ун – т, 2009. – 754 с.
5. Безугла В.О. Страхування: навч. пос. / В. Безугла, І. Постіл, Л. Шаповал. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 582 с.
6. Внукова Н.М. Практикум із страхування./ 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. Страхова справа: підручник / О. В. Вовчак. – К.: Знання, 2011, - 391 с.
9. Гаманкова О.О. Ризик у страхуванні: проблеми тлумачення / Ольга Гаманкова // – К.: КНЕУ, Академія ДПС України, 2011. – С.97 – 98.
10. Говорушко Т. А. Страхові послуги. Підручник. – К.: Центр учбової літератури, 2011. – 376 с.
11. Горбач Н. Перспективи розвитку страхування фізичних осіб в Україні / Н. Горбач, Т. Ільченко // – К.: Центр учбової літератури, 2011. – 459 с.
12. Долгошея Н. О. Страхування в запитаннях та відповідях: навч. посібник / Н. О. Долгошея. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 318 с.

13. Дьячкова Ю.М. Страхування: навчальний посібник / Ю.Дьячкова. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 240 с.
14. Заруба О.Д. Страхова справа: підручник / Олександр Заруба. – К.: Товариство «Знання», КОО, 1998. – 321 с.
15. Страхування: підручник / Базилевич В. Д., Базилевич К. С., Пікус Р. В. та ін.; за ред. В. Д. Базилевича. – К.: Знання, 2008. – 1019 с.
16. Страхування: Підручник / Керівник авт. колективу і наук. ред. С.С.Осадець. — Вид. 2-ге, перероб. і доп. — К.: КНЕУ, 2002. — 599 с.
17. Радецька О.О. Ринок страхування життя в Україні: проблеми та перспективи розвитку / О.О. Радецька. – Х.: ХНУ. – 2009. – № 6. – С. 222–224
18. Фисун В. І., Ярова Г. М. Страхування. Навч. посіб. – К.: Центр учбової літератури, 2011. – 232 с.
19. Говорушко Т.А. Страхові послуги: навчальний посібник / Говорушко Т.А. – Київ: Центр навчальної літератури, 2005. – 400 с.
20. Козьменко О.В. Страховий ринок України у контексті сталого розвитку: монографія / О.В. Козьменко. – Суми: ДВНЗ «УАБС НБУ», 2008. – 350 с.
21. Опарін В. Фінансова система України (теоретико-методологічні аспекти): [монографія] / В. Опарін – К.: КНЕУ, 2005. – 240 с.
22. Островерха Р. Е. Прибуткове оподаткування страхових компаній: досвід та напрямки удосконалення / Р. Е. Островерха // Вісник КНУ ім. Т. Шевченка. – 2009. – С. 80–84.
23. Ротова Т.А. Страхування: навч. посіб. / Ротова Т.А., Руденко Л.С. – К.: Київ, Нац. торг. – екон. ун – т, 2001. – 400 с.
24. Терещенко Г.М. Проблеми розвитку недержавного пенсійного страхування в Україні / Г.Терещенко, Т.Мусатова // Фінанси України. – 2012. - №12. – С.76 – 81.
25. Ткаченко Н.В. Страхування: навчальний посібник / Наталя Ткаченко. – К.: Ліра – К, 2012. – 376 с.

26. Фурман В.М. Страхування: теоретичні засади та стратегія розвитку: монографія / Володимир Фурман. – Київ: Наук. думка, 2006. – 334 с.
27. Фурман В.М. Страхування: теоретичні засади та стратегія розвитку: [монографія] / В.М. Фурман – К.: КНЕУ, 2005. – 295 с.
28. Шумелда Я. Страхування: навч. посіб. – 2-ге вид., перероб. і доп./ Ярослав Шумелда. – Т.: Джура, 2006. – С.88-89.
29. Бобров Є.А. Роль та місце ринку фінансових послуг у структурі фінансо-вого ринку / Є.А. Бобров // Фінанси України. – 2012.- № 4. - С. 88-94.
30. Гальчинський А. С. Глобальні виклики: сучасність і майбутнє / А. С. Гальчинський // Економіка ринкових відносин. – 2010. – № 2. – С. 5– 21.
31. Барсученко А. С. Податок на прибуток страховиків: основні тенденції та шляхи вдосконалення / А. С. Барсученко // журнал «Управління ризиком», № 5. – 2014 р. – С. 70–72.
32. Відлацький В. А. Тенденції та проблеми розвитку страхування життя в Україні / В. А. Відлацький, Л. А. Приступа // Економіка – погляд у майбутнє.
33. Гальчинський А. С. Глобальні виклики: сучасність і майбутнє / А. С. Гальчинський // Економіка ринкових відносин. – 2010. – № 2. – С. 5– 21.
34. Гнатуш О. В. Системний підхід щодо оподаткування діяльності вітчизняних страховиків податком на прибуток / О. В. Гнатуш // Економіка України. – 2006. – № 7. – С. 82–87.
35. Лютий І. Фінансова система та її вплив на макроекономічні процеси в Україн / І. Лютий, Л. Алексеєнко // Економіка України. - 2010. - № 1. – С. 92- 93.
36. Позднякова Л.О. Сучасні тенденції розвитку вітчизняного ринку страхування / Людмила Позднякова // Науковий вісник Нац. універ. ДПС України (економіка, право). – 2011. - №1(44). – 260 с.
37. Стецюк Т. І. Сутність страхування життя: значення, функції, ризику. // Наука й економіка. – 2015. - № 1(37). – С. 154 – 160

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

39. Чала Ю. В. Ринок страхування життя в Україні: тенденції та європейський досвід. // Наука й економіка. – 2014. - № 2(34). – С. 134 – 160

40. 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>.

41. Журнал Insurance Рейтинг страхових компаній України // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://forinsurer.com/ratings/nonlife>

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

43. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.

44. Офіційний сайт Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nfp.gov.ua/content/strahoviy-rinok.html>

45. Офіційний сайт Національної поліції України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.npu.gov.ua/>

46. Рейтинг компаній страхування – TOP-100. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.forinsurer.com>.

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

48. Сайт страхової компанії «Українська пожежна страхова компанія» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://upsk.com.ua/>

49. Сайт МТСБУ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtsbu.ua/ua/>

50. Суслов В. Підсумки діяльності страхового ринку за 2017 рік. Проблеми, перспективи та нові напрямки державного регулювання страхової діяльності на 2018 рік. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dfp.gov.ua>.

Додаток А

Фінансова звітність СК «Українська пожежна страхова компанія»

Таблиця А.1

Звіт про фінансовий стан СК «Українська пожежна страхова компанія»,

тис. грн.

Актив	Код рядка	На 31.12. 2013	На 31.12. 2014	На 31.12. 2015	На 31.12. 2016	На 31.12. 2017
1	2	3	4	5	6	7
I. Необоротні активи						
Нематеріальні активи:	1000	1229,3	1062,2	967,8	857,9	756,6
первісна вартість	1001	4036,4	4110,1	4180,1	4159,1	4237,2
накопичена амортизація	1002	2807,1	3047,9	3212,3	3301,2	3480,6
Основні засоби:	1010	64211,6	127226,1	32895,2	27132,6	26916,8
первісна вартість	1011	101782,4	167687,4	71624,3	65576,6	80835,7
знос	1012	37570,8	40461,3	38729,1	38444	53918,9
Інвестиційна нерухомість:	1015	0	0	160135,4	183396,5	173926,7
первісна вартість	1016	0	0	168418,3	200354,9	192137,5
знос	1017	0	0	8282,9	16958,4	18210,8
Довгострокові біологічні активи:	1020	0	0	0	0	0
первісна вартість	1021	0	0	0	0	0
накопичена амортизація	1022	0	0	0	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:						
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	6202,6	5499,2	5497,5	5500,4	5495,2
інші фінансові інвестиції	1035	8833,6	7292,3	4068,2	1568,2	226
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	156,9	60,5	30	21	0
Відстрочені податкові активи	1045	3685	3824,1	0	0	0
Гудвіл	1050	0	0	0	0	0
Гудвіл при консолідації	1055	0	0	0	0	0
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	0	0	0	0	0
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	13908	15998,2	26455,8	18808,4	17117,4
Інші необоротні активи	1090	0	0	0	0	0
Усього за розділом I	1095	98147,5	160962,6	230049,9	237285	224438,7
II. Оборотні активи						
Запаси	1100	1722	1621,3	1376,7	1741,2	1802,6
Виробничі запаси	1101	1722	1621,3	1376,7	1741,2	1802,6
Незавершене виробництво	1102	0	0	0	0	0
Готова продукція	1103	0	0	0	0	0

Продовження додатку А

Продовж. табл. А.1

1	2	3	4	5	6	7
Товари	1104	0	0	0	0	0
Поточні біологічні активи	1110	0	0	0	0	0
Депозити перестрахування	1115	0	0	0	0	0
Векселі одержані	1120	0	0	0	0	0
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	2343,2	1183,8	1099,4	2052,5	2775,2
Дебіторська заборгованість за розрахунками:						
за виданими авансами	1130	22166,8	0	0	0	0
з бюджетом	1135	1126,4	414,4	117,4	21,9	12,9
у тому числі з податку на прибуток	1136	1066,9	370,8	0	0	0
з нарахованих доходів	1140	1684,1	3197,5	2578,7	2836,8	2396,1
із внутрішніх розрахунків	1145	0	0	0	0	0
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	1040	695,6	12459,2	5006,1	5501,1
Поточні фінансові інвестиції	1160	0	0	0	0	0
Гроші та їх еквіваленти	1165	270459,7	273791	223098,6	222420,8	217960,1
Готівка	1166	138	178,2	25,6	7,5	7,2
Рахунки в банках	1167	270321,7	273511,4	223070	222413,3	217952,9
Витрати майбутніх періодів	1170	31,1	38,6	46,3	0	0
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	19969,8	3847,5	888,5	1599,3	734,3
у тому числі в:						
резервах довгострокових зобов'язань	1181	0	0	0	0	0
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	0	0	0	49,4	0
резервах незароблених премій	1183	19969,8	3847,5	888,5	1549,9	734,3
інших страхових резервах	1184	0	0	0	0	0
Інші оборотні активи	1190	0	0	0	58,3	25,2
Усього за розділом II	1195	320543,1	284789,7	241664,8	235736,9	231207,5
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	0	0	0	0	6405,2
Баланс	1300	418690,6	445752,3	471714,7	437021,9	462051,4
Пасив	2	3	4	5	6	7
I. Власний капітал						
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	100000	100000	100000	100000	100000

Продовження додатку А

Продовж. табл. А.1

1	2	3	4	5	6	7
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	0	0	0	0	0
Капітал у дооцінках	1405	11635,7	11635,7	11524,3	8011,1	11231
Додатковий капітал	1410	0	0	0	0	0
Емісійний дохід	1411	0	0	0	0	0
Накопичені курсові різниці	1412	0	0	0	0	0
Резервний капітал	1415	8983	8993	12805	12844	12844,5
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	34775,3	111006	112022,8	121940,9	101363
Неоплачений капітал	1425	0	0	0	0	0
Вилучений капітал	1430	0	0	0	0	0
Інші резерви	1435	91556,2	49211,8	45157,4	39301	36292,8
Неконтрольована частка	1490	0	0	0	0	0
Усього за розділом І	1495	234836,2	280846,5	281509,5	282097	261731,3
ІІ. Довгострокові зобов'язання і забезпечення						
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	2215,9	2215,8	2898,8	1790,8	2072,2
Пенсійні зобов'язання	1505	0	0	0	0	0
Довгострокові кредити банків	1510	0	0	0	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	0	0	0	0	0
Довгострокові забезпечення	1520	935,7	1084,8	1484,5	371,1	348
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	935,7	1084,8	1484,5	371,1	348
Цільове фінансування	1525	0	0	0	0	0
Благодійна допомога	1526	0	0	0	0	0
Страхові резерви, у тому числі:	1530	159265,7	151293,5	174381,9	169852,6	182797,6
резерв довгострокових зобов'язань; (на початок звітної періоду)	1531	0	0	0	0	0
резерв збитків або резерв належних виплат; (на початок звітної періоду)	1532	27873,4	38761,2	39178,1	39797,8	43133,6
резерв незароблених премій; (на початок звітної періоду)	1533	131392,3	112532,3	135203,8	130054,8	139664
інші страхові резерви; (на початок звітної періоду)	1534	0	0	0	0	0
Інвестиційні контракти;	1535	0	0	0	0	0
Призовий фонд	1540	0	0	0	0	0
Резерв на виплату джек-поту	1545	0	0	0	0	0
Усього за розділом ІІ	1595	162417,3	154594,1	178765,2	172014,5	185217,8

Продовження додатку А

Продовж. табл. А.1

1	2	3	4	5	6	7
III. Поточні зобов'язання і забезпечення						
Короткострокові кредити банків	1600	0	0	0	0	0
Векселі видані	1605	0	0	0	0	0
Поточна кредиторська заборгованість:						
за довгостроковими зобов'язаннями	1610	0	0	0	0	0
за товари, роботи, послуги	1615	99	90,9	90,3	99,4	281,8
за розрахунками з бюджетом	1620	3415	3689,7	5771,2	970,4	3659,2
за у тому числі з податку на прибуток	1621	3323,8	3559,9	5507	413,1	3333,7
за розрахунками зі страхування	1625	126,1	160,9	548,5	381,9	274,6
за розрахунками з оплати праці	1630	466,3	444,3	943	1077,8	1155,8
за одержаними авансами	1635	1	0	0	350	151,5
за розрахунками з учасниками	1640	0	0	0	0	0
із внутрішніх розрахунків	1645	0	0	0	0	0
за страховою діяльністю	1650	5085,9	5859,4	4045,5	7139,8	9491,3
Поточні забезпечення	1660	0	0	0	0	0
Доходи майбутніх періодів	1665	0	0	0	0	0
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	0	0	0	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	129,8	66,5	41,5	8891,1	88,1
Усього за розділом III	1695	9323,1	10311,7	11440	18910,4	15102,3
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	1700	0	0	0	0	0
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	1800	0	0	0	0	0
Баланс	1900	418690,6	445752,3	471714,7	25251032	29243457