

УДК 368

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО РИНКУ ДОБРОВІЛЬНОГО СТРАХУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

Наталія Володимирівна ТКАЧЕНКО

*д.е.н., професор, завідувач кафедри фінансів Черкаського інституту банківської справи УБС НБУ (м. Київ)
E-mail: tkachenko_n@list.ru*

Сергій Олександрович КРИНИЦЯ

*к.е.н., доцент кафедри фінансів Черкаського інституту банківської справи УБС НБУ (м. Київ)
E-mail: serge.krinitza@gmail.com*

Анотація. У статті досліджено сучасні тенденції, проблеми і перспективи розвитку добровільного страхування автотранспортних засобів у контексті розбудови та розвитку системи страхування автомобільного транспорту.

Аннотация. В статье исследованы современные тенденции, проблемы и перспективы развития добровольного страхования автотранспортных средств в условиях модернизации и развития системы страхования транспорта.

Ключові слова: автостраховання, страхування КАСКО, страховий портфель, страховий продукт, страховий ризик, шахрайство в автострахованні.

Ключевые слова: автострахование, страхование КАСКО, страховой портфель, страховой продукт, страховой риск, мошенничество в автостраховании.

Постановка проблеми. У зв'язку з розвитком виробництва автомашин і розповсюдженням автомобільного транспорту у всьому світі виникла необхідність в страхуванні засобів транспорту та цивільної відповідальності власників цих засобів.

У Росії на початку 20 століття страхуванням автотранспортних засобів займалася значна кількість страхових компаній, зокрема «Надія», «Російський Ллойд», «Російське товариство морського, річкового, сухопутного страхування» та інші.

У радянський період автостраховання залишалося галуззю добровільного майнового страхування та із збільшенням кількості автомашин в країні його роль поступово зростала. Держстрах була єдиною організацією, яка займалася даним видом страхування. Хоча з 1960 року страхуванням засобів транспорту (автокаско і страхування цивільної відповідальності) почав займатися й Інгострах (іншими словами Управління іноземного страхування СРСР), де було створено спеціальний відділ, який здійснював страхування автомашин і майна, що належали іноземцям (дипломатичний корпус, торгпредставництва, іноземні фірми, тощо).

За подальшого розвитку страхових відносин у умовах формування незалежної України страховальникам вже була надана можливість не лише вільно обирати ту чи іншу страхову компанію, але і страховий продукт з урахуванням власних інтересів щодо його якості.

Досвід розвинених країн свідчить, що страхування автотранспортних засобів є стратегічно важливою галуззю страхового сектору, що сприяє зниженню наслідків ДТП, створює додатковий механізм захисту інтересів кредитора, забезпечує розвиток інших супутніх видів страхування (домашнього майна, від нещасних випадків та ін.), а також частково звільняє державу під час вирішення соціальних проблем суспільства, що виникають внаслідок ДТП, крадіжки або пошкодження транспортних засобів громадян та підприємств.

Сьогодні автомобіль – найаварійніший вид транспорту, який в 100 раз небезпечніший, ніж авіаційний, морський або залізничний, але водночас найбільш зручний та доступний. За даними ВООЗ на дорогах нашої планети близько 140 тис. чоловік щодня стають жертвами ДТП, з яких понад 3 тис. осіб гинуть, а близько 15 тис. чоловік стають інвалідами на все життя [3, с. 4]. Так,

упродовж 2012 року в Україні сталося майже 15,5 тисяч ДТП з потерпілими, у яких загинуло 2,4 тис. людей, ще більш ніж 19 тис. дістали тілесні ушкодження [6, с. 32].

У сучасних ринкових умовах на українському страховому ринку страхування автотранспортних засобів (авто-КАСКО) почало активно формуватися лише в останні роки, однак його розвиток не можна визнати послідовним і динамічним. Це пояснюється, насамперед, як нестабільною соціально-економічною ситуацією, так і наслідком культурно-історичних традицій українського суспільства. Звідси зрозуміло, що виняткової актуальності набувають питання розбудови та розвитку страхування автотранспортних засобів, які потребують наукового осмислення та практичного вирішення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У науковій літературі дослідження питань щодо становлення та розвитку автомобільного страхування висвітлені в працях В. Базилевича [8], Я. Веселовського [1], В. Гаркуші [7], Н. Грищенко [2], С. Єрмасова [4], С. Осадця [9], Б. Сербіновського [7], Т. Яворської [12], Я. Шумелди [11] та інших. Автори широко окреслюють теоретико-методологічні засади автомобільного страхування, водночас до нині спостерігається значний дисбаланс між теоретичними напрацюваннями та реальним станом справ з реалізації цього страхового продукту. Саме тому особливу увагу має бути приділено проблематиці функціонування та подальшого розвитку страхування автотранспортних засобів.

Метою статті є дослідження сучасних тенденцій, проблем і перспектив розвитку добровільного страхування автотранспортних засобів, розвиток якого обумовлений наявністю величезної їх кількості, що створює основу для формування великого страхового поля.

Обґрунтування отриманих наукових результатів. Сьогодні автострахування – один із найтрадиційніших видів страхування у світі. Автомобільне страхування включає два види страхових продуктів, що пропонуються власникам автотранспортних засобів: страхування автотранспортних засобів (КАСКО) та страхування автоцивільної відповідальності.

Страхування авто-КАСКО здійснюється в добровільному порядку та містить комплекс ризиків, пов'язаних безпосередньо з автомобілем, і покриває збитки, які виникають у разі пошкодження, повної загибелі або втрати машини (цілком або окремих її деталей), аварії (зіткнення,

наїзду тощо); пожежі, самозаймання; стихійного лиха; викрадення і пошкодження при викраденні; крадіжки деталей, биття скла та інших протиправних дій третіх осіб [7; 9; 11; 12]. При цьому більшість страхових компаній надають клієнтам право вибирати між повним КАСКО (містить усі зазначені ризики) і окремими його програмами (часткове КАСКО). Наприклад, можна застрахувати автомобіль не тільки на випадок ДТП, а й від усіх ризиків, пов'язаних зі стихійним лихом. Із ризиком «викрадення» справа трохи складніша: якщо окрема страхова компанія і погодиться застрахувати автомобіль від такої надзвичайної події, то вартість такого страхового захисту буде дуже високою, та й франшиза буде чимала. Зазвичай, страховики вважають за краще продавати цей ризик у пакеті з іншими ризиками.

Дослідимо реальний стан справ із надходження страхових премій та виконання страховиками суспільно покладеної на них функції щодо захисту майнових інтересів страхувальників, пов'язаних із володінням, користуванням та розпорядженням автотранспортним засобом.

Так, на кінець 2012 року кількість зареєстрованого наземного транспорту в Україні становила понад 9,6 млн шт. [10] Зростання загальної кількості транспортних засобів за останні роки відбувалося переважно за рахунок збільшення легкових автомобілів, яких нараховується 7,9 млн шт.

Половину застарілого автопарку України (50 %) становлять автомобілі, випущені до 1989 року. Ще 31 % – це автомобілі віком від 5 до 18 років. Таким чином, у громадян нашої країни автомобілі віком не старше 5 років становили лише 19 % автопарку, а середній вік автомашин – 19 років.

Частка продажів нових автомобілів у загальному обсязі первинного ринку складала: для легкових автомобілів – 98 %, для комерційних автомобілів – 19 %, а для автобусів – 67 %. Частка автомобілів та автобусів, виготовлених вітчизняними підприємствами на первинному ринку нового автотранспорту, складала всього 20 %, що на 8 % менше попереднього результату 2011 року.

Страхування автомобілів за програмою автокаска є однією із найбільш популярних сьогодні страхових послуг. Для більшості людей поліс страхування каска є першим в житті укладеним договором страхування. Це пояснюється тим, що в Україні люди не досить охоче добровільно страхують своє майно. Тим не менш покупка автомобіля в кредит передбачає його обов'язкове страхування за програмою каска, оскільки авто-

мобіль є предметом застави. Аналіз даних рисунку 1 свідчить, що обсяги страхових премій за договорами страхування наземних транспортних засобів до 2009 року щорічно зростали. Так, за

2006 р. за цим видом страхування компанії зібрали 1900,1 млн грн, а виплатили автовласникам – 846,6 млн грн.

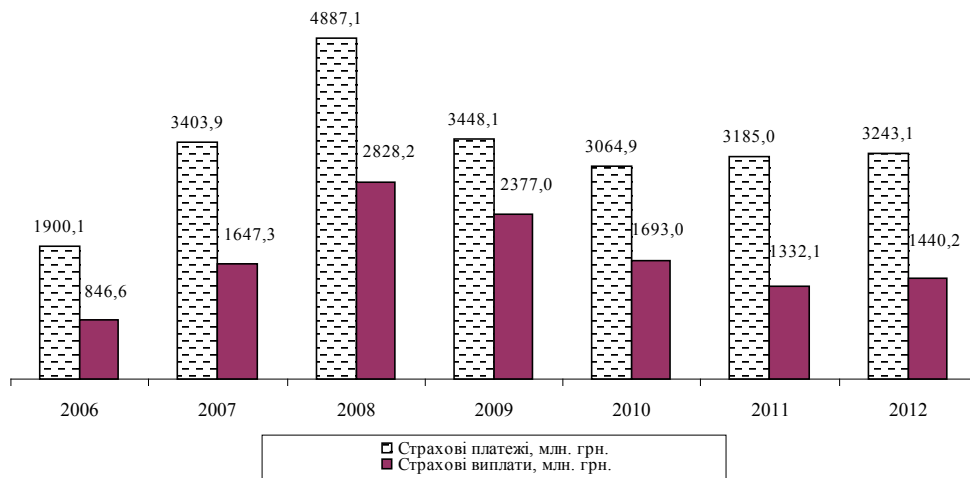


Рис. 1. Динаміка надходжень і виплат за добровільним страхуванням наземного транспорту (крім залізничного) впродовж 2006–2012 років, млн грн [10]

Починаючи з 2005 року, за результатами якого було відмічено падіння обсягів надходжень страхових платежів (у зв'язку із законодавчими змінами, здійсненими з метою очистки страхового ринку від тінювих схем), спостерігалася стійка тенденція до зростання обсягів надходжень страхових платежів. Водночас, зазначене зростання значною мірою зумовлене розвитком іпотечного, споживчого та автокредитування (тобто попит на страхування у такому випадку формувався не на добровільному бажанні страхувальників, а на їх обов'язку придбати страховий поліс в силу договірних відносин з кредитором). У зв'язку з цим, подібне зростання попиту на послуги страховиків, з одного боку, не може бути охарактеризоване як позитивне явище, а з іншого – його, на жаль, не можна визначати як основний чинник, що зумовлюватиме подальше становлення і розвиток вітчизняного страхування. Адже розвиток страхового ринку, в цьому випадку, характеризується, насамперед, наявністю прямої залежності між розвитком певного сегменту страхового ринку та кредитною кон'юнктурою, що наочно засвідчили занижені обсяги кредитного страхування після початку кризи в українській фінансово-економічній сфері. Підтвердженням є зниження обсягів страхових операцій за підсумками 2009 року, що негативно позначилося на формуванні страхового портфеля окремих страховиків,

і відповідно сприяло зменшенню їх фінансової стійкості.

У такому разі слід відзначити також і той факт, що страхування автомобілів спиралося на програми банківського кредитування придбання транспортного засобу. На початок 2008 року частка заставних автомобілів у портфелях страховиків за договорами авто-КАСКО складала близько 50 % (в афільованих з банками структурах ця цифра нерідко сягала 80–90 %). 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 2012 році добровільне страхування автотранспорту характеризувалося такими показниками: укладено 471,5 тис. договорів, страхові премії становили 3243,1 млн грн, з них сплачено на перестраховання 365 млн грн, здійснено страхових виплат 1442,0 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 2012 році було продано практично в 3 рази менше послуг із добровільно-

го 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 нарощення клієнтської бази страховиків, а отже продавцям авто-КАСКО потрібно адаптувати моделі продаж до умов сьогодення.

До того ж кількість укладених у 2012 році договорів страхування авто-КАСКО домогосподарствами України продовжувала знижуватися відносно докризового 2008 року в 2,5 рази. Так, у 2012 році домогосподарствами України було укладено близько 340 тис. договорів страхування авто-КАСКО, що на 5 % менше, ніж в 2011 році [5]. Основною причиною таких негативних тенденцій є те, що за підсумками 2012 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 2008 році страховий поліс авто-КАСКО придбали близько 70 % автовласників.

Не можна оминати увагою і питання суттєвого скорочення потенційної кількості автопарку. Якщо у 2008 році середній вік автомобіля в Україні складав 17 років, то у 2012 році – 19 років. У 2008 році було укладено близько 950 тис. договорів авто-КАСКО та застрахований парк транспортних засобів склав більш ніж 2 млн автомобілів, то в 2012 році таких договорів було укладено лише 330 тис., а застраховано трохи більше мільйона автомобілів.

На фоні невтішних прогнозів автопродажів очікується, що наприкінці 2013 року тренд минулого 2012 року ринку страхування автотранспорту (КАСКО) фізичних осіб збережеться (за експертними судженнями, кількість укладених договорів страхування не перевищить 320 тис. од.) [5].

Як наслідок такої ситуації з реалізації страхових продуктів зі страхування автотранспорту, страховики переглядають існуючі підходи до формування та управління страховим бізнесом, і в цій ситуації перевагу отримують ті страховики, які надають клієнтам гнучкі умови страхування та інноваційні рішення.

Відновленню ринку добровільного страхування автотранспортних засобів перешкоджає, зокрема: незадовільна економічна ситуація в країні, неготовність потенційних клієнтів витрачати кошти на страховий захист, незначна страхова

культура, зниження довіри до страхових компаній, низький стан платоспроможності потенційних страхувальників, відсутність гарантійних механізмів на страховому ринку на кшталт існуючого Фонду гарантування в банківській системі, низька відповідальність страховиків за якість надаваних послуг. Так, до Нацкомфінпосуг за квітень 2013 року надійшло 76 % від загальної кількості звернень щодо неналежної діяльності страхових компаній. Це, зокрема, питання про порушення строків страхових виплат або зменшення суми страхового відшкодування, відмову у виплаті пені за несвоєчасну сплату страхового відшкодування страховими компаніями, безпідставна відмова страхової компанії у виплаті страхового відшкодування, визначення суми відшкодування витрат, пов'язаних із пошкодженням транспортного засобу, що не відповідає порядку, встановленому чинним законодавством.

До того ж актуальності набувають питання посилення боротьби із страховим шахрайством. Так, за оцінками експертів, втрати страховиків від шахрайства сягають 400 млн дол. на рік. Деякі крупні компанії заявляють, що на виплати шахраям припадає до 10 % зборів з автострахування (до речі в Україні 80 % усіх випадків страхового шахрайства припадає на сферу автострахування). Дійсно, гальмом для розвитку ринку страхування засобів автотранспорту є криміналізація страхового ринку. Світовий досвід свідчить, що паралельно із активізацією страхування розвивається і втягнення в нього кримінальних елементів, оскільки зростання грошей у страховому секторі притягує увагу шахраїв.

Злочини, які здійснюються у страхуванні автомобілів, можна поділити на чотири групи:

1) страхування вже розбитих автомобілів. Зрозуміло, що такий спосіб реалізується за допомогою страхових агентів, оскільки в межах добровільного страхування приймається до захисту автомобіль лише після його огляду співробітником страхової компанії, то, відповідно, тільки у випадку змови з останнім може бути реалізована така шахрайська операція;

2) незаконне отримання страхового відшкодування шляхом фальсифікації страхового випадку. Імітується угон, підпал, розкрадання частин автомобіля. При цьому автомобіль або переховується, або спричиняється збиток іншому, меншому за вартість автомобілю, та при отриманні відшкодування застрахований автомобіль продається або реалізується запчастинами;

3) отримання страхового відшкодування понад страхової суми, яка не може перевищувати його дійсної вартості на момент укладання договору страхування. Шахраї за допомогою фіктивних документів або підмінюють рік випуску автомобіля, або підвищують його клас, що призводить до зростання страхової суми. Досить широкого розповсюдження також отримало страхування автомашин у декількох страхових компаніях та отримання в кожній з них страхового відшкодування в розмірі повної страхової вартості;

4) завищення рахунку на ремонт частин автомобіля, що постраждали в результаті страхового випадку (в цьому випадку має місце змова зі співробітниками СТО), або ж навмисне пошкодження непридатних до експлуатації частин, або ж повідомлення про пошкодження, які не належать до страхового випадку (страхувальник у нетверезому стані самостійно пошкоджує автомобіль, відповідно виникає необхідність пошуку грошей на ремонт, тоді він вивозить автомобіль до супермаркету та сповіщає ДАІ про ДТП, яке скоїв втікач).

Водночас, слід підкреслити, що поряд з недобросовісними страхувальниками існують страхові компанії, які самі здійснюють шахрайські дії щодо своїх клієнтів. Зрозуміло, що укладаючи договір страхування, страхова компанія отримує виручку, а врегульовуючи збитки – витрати. З огляду на це, страхувальнику завжди потрібно бути готовим до того, що при настанні страхового випадку окремі компанії намагатимуться зменшити величину страхових виплат.

Але, незважаючи на перелічені ризики та проблеми, страхування авто-КАСКО є одним із найперспективніших видів страхування в Україні. Цей вид страхування має найбільшу питому вагу в надходженнях страхових платежів з добровільних видів страхування на вітчизняному страховому ринку.

Перспективи розвитку страхування авто-КАСКО пов'язуються із майбутнім зростанням попиту з боку фізичних та юридичних осіб на цей страховий продукт. Це обумовлено, насамперед, зростанням кількості транспортних засобів; усві-

домленням клієнтами необхідності страхового захисту своїх автомобілів; подальшим зростанням платоспроможності власників транспортних засобів; активізацією рекламної діяльності страхових компаній; розробкою нових страхових продуктів у рамках добровільного автотранспортного страхування тощо.

Висновки. Отже, підсумовуючи та аналізуючи сучасні тенденції на ринку добровільного страхування автотранспортних засобів слід відзначити, що популярність, необхідність та актуальність цього виду страхового захисту для споживачів страхових послуг є вже очевидними. Однак на розвиток цього сегменту значно впливають економічні фактори. Так, уповільнення темпів зростання автострахування (КАСКО) в основному зумовлено зниженням обсягів автокредитування. Додатково зросла конкуренція, яка спостерігається небезпечними для ринку, страховиків і страхувальників проявами демпінгу. Починаючи з 2009 року обсяги продаж нових автомобілів та ринок автокредитування суттєво зменшилися. Страхові компанії в основному переукладають раніше укладені договори страхування, а існуючий перерозподіл відбувається за рахунок переходу клієнтів із однієї страхової компанії до іншої. Знизилася платоспроможність позичальників, що тягне за собою несплати платежів за договорами страхування, застосування в договорах розстрочок платежу, підвищення франшиз тощо. Зниження обсягу автокредитування стало ключовим фактором падіння обсягу продаж договорів авто-КАСКО та ще більше підвищило конкуренцію на страховому ринку за потенційних клієнтів. Серед найбільш негативних явищ такої конкурентної боротьби слід зауважити необґрунтовано низькі страхові тарифи, застосування яких призводить до фінансової неплатоспроможності тих страхових компаній, які обрали таку стратегію.

Наприкінці слід наголосити, що без розвинутої системи страхування автотранспортних засобів неможливо просуватися до європейського рівня, захист інтересів громадян – це основне правило кожної цивілізованої держави.

Список використаних джерел

1. Веселовский М. Я. Страховой сервис : учеб. пособ. / М. Я. Веселовский. — М. : Альфа-М: ИНФРА-М, 2007. — 288 с.
2. Грищенко Н. Б. Основы страховой деятельности : учеб. пособ. / Н. Б. Грищенко. — М. : Финансы и статистика, 2008. — 352 с.
3. Дорожно-транспортний травматизм: причини та наслідки // Страхова справа. — 2011. — № 4. — С. 4–22.
4. Ермасов С. В. Страхование : Учебник / С. В. Ермасов, Н. Б. Ермасова. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Высшее образование, Юрайт-Издат, 2009. — 613 с.
5. Лига страховых организаций Украины: анализ страхового рынка за 2012 год // Україна. Бізнес. Ревю. — 2013. — № 5–6. — С. 3.
6. Резніков В. Невтішна статистика / В. Резніков // Страхова справа. — 2012. — № 3. — С. 32–33.
7. Сербиновский Б. Ю. Страховое дело : учеб. пособ. для вузов / Б. Ю. Сербиновский, В. Н. Гарькуша. — Изд-е 6-е, доп. и перераб. — Ростов н/Д : Феникс, 2008. — 476 с.
8. Страхування : Підручник / За ред. В. Д. Базилевича. — К. : Знання, 2008. — 1019 с.
9. Страхування : Підручник / Кер. авт. колективу і наук. ред. С. С. Осадець. — Вид. 2-ге, перероб. і доп. — К. : КНЕУ, 2002. — 599 с.
10. Страхування в Україні : Аналітичний звіт 2013. — Український науково-дослідний інститут «Права та економічних досліджень», 2014.
11. Шумелда Я. Страхування. Навчальний посібник для студентів економічних спеціальностей / Я. Шумелда. — Тернопіль : Джура, 2004. — 280 с.
12. Яворська Т. В. Страхові послуги : навч. посіб. / Т. В. Яворська. — К. : Знання, 2008. — 350 с.