

УДК 368.212

**Толстенко О.,***кандидат економічних наук, старший викладач Тернопільського комерційного інституту*

## **СТРАТЕГІЧНІ ОРІЄНТИРИ РОЗВИТКУ СИСТЕМИ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ**

*У статті розглянуто проблеми автострахування в Україні. Виявлено фактори негативного впливу на функціонування вітчизняного ринку страхування автомобільного транспорту та окреслено стратегічні орієнтири його розвитку.*

**Ключові слова:** автострахування, ринок страхування автомобільного транспорту, державне регулювання, саморегулювання страхової діяльності.

*В статье рассмотрено проблемы автострахования в Украине. Определены факторы негативного влияния на функционирование отечественного рынка страхования автомобильного транспорта и предложены стратегические ориентиры его развития.*

**Ключевые слова:** автострахование, рынок страхования автомобильного транспорта, государственное регулирование, саморегулирование страховой деятельности.

*The article considers of autoinsurance in Ukraine. There are factors adversely affect the functioning of the domestic insurance market of road transport and outlines strategic objectives for its development.*

**Keywords:** autoinsurance, the insurance market of road transport, government regulation, self-insurance activities.

**Постановка проблеми.** Розвиток страхового ринку України супроводжується складними політичними й економічними явищами. На початку цього періоду закладаються особливості українського автотранспортного страхування. Без розвинутої системи страхування автотранспортних засобів неможливо просуватись вперед до європейського рівня, оскільки захист інтересів громадян – це основне правило кожної цивілізованої держави.

Розвиток одного з найдавніших видів страхового захисту, а саме страхування автотранспортних засобів в умовах сучасної економіки України потребує активізації наукового супроводу цієї справи, адекватного процесам реформування відносин власності суб'єктів господарювання, побудови ефективної системи автотранспортного страхування.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Значний внесок у розвиток теорії і практики страхування автотранспортних засобів належить вітчизняним економістам. Серед відомих українських досліджень з цього питання слід відзначити роботи К. Воблого, С. Осадця, В. Базилевича, М. Клапківа, А. Поддєрьогіна, Н. Внукової та ін. Безперечно вагомий внесок у розвиток страхової справи зробили і зарубіжні вчені. Питання сутності страхування, його місця в економічній системі розглянуті в працях таких вчених, як А. Манес, Г. Бадер, А. Банасінський, В. Райхер, Л. Рейтман, С. Єфімов, А. Плешков, В. Шахов, Є. Коломін, К. Торбіна, Л. Корчевська та ін. Віддаючи належне внеску до економічної теорії та практики вітчизняних і зарубіжних вчених, а також застосовуючи окремі їх положення, вважається доцільним окреслити стратегічні орієнтири розвитку системи страхування автомобільного транспорту в Україні.

**Мета і завдання дослідження.** Метою статті є з'ясувати основні проблеми функціонування вітчизняного ринку автострахування та запропонувати напрями його розвитку.

**Виклад основного матеріалу.** Україна з 1992 року активними кроками йде до міжнародної інтеграції. За той час, що минув відтоді, наша країна ще не зайняла відповідну нішу як на європейському, так і на світовому ринні. Подальша інтеграція України в міжнародні структури дозволить вирішувати завдання державної політики щодо регулювання страхової діяльності із застосуванням діючих у світі форм, методів та механізмів регулювання. Розвинені країни – члени Європейського Союзу – мають максимально ідентифіковані методи державного регулювання, які встановлені вітчизняними директивами цього союзу. Наша країна поступово стає повноправним членом найавторитетніших міжнародних організацій, оволодіває методами впливу держави на страховий ринок, які відповідають світовим стандартам [1, с. 12].

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

- впровадити нові ефективні і привабливі для населення форми страхових послуг;
- інформувати населення через засоби масової інформації про стан страхового ринку і рівень державного контролю за його діяльністю;
- проводити роз'яснювальну роботу про необхідність і економічну доцільність страхування.

Державна політика має удосконалюватися через сприяння оптимізації співвідношення між обов'язковим та добровільним страхуванням. Процедура удосконалення досить складна і потребує багато до-

робок. Таке положення цілком виправдане, оскільки введення того чи іншого виду обов'язкового страхування підвищує ступінь відповідальності держави. При розширенні поля обов'язкового страхування, держава фактично змушує громадян або юридичних осіб до використання цих послуг, а оскільки в умовах демократичного суспільства та ринкової економіки “примушення” з боку держави має бути мінімальним, відповідальність при запровадженні обов'язкового виду страхування набуває великого значення, а головне завдання нині полягає не у запровадженні нових видів страхування, а в удосконаленні чинних законів.

Страхування транспортних засобів в Україні перебуває сьогодні не на досить високому рівні. У автотранспортного бізнесу багато проблем, але великі перспективи. Тому з кожним днем більшість людей розуміють переваги страхування, а тому прагнуть страхувати своє життя, майно.

Основними чинниками, які гальмують удосконалення автострахування, є стан економіки в державі, народна надія на “мабуть, нічого не трапиться”, велика недовіра до страховиків.

Слід враховувати, що більшість страхових компаній, які займаються автострахуванням, не мають достатнього досвіду у цьому виді страхування. Важливого значення набуває створення комплексної системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів для страхового ринку.

Для побудови ефективною системи страхування автомобільного транспорту в Україні страхові компанії повинні, перш за все, розробити дієву стратегію та програму з автотранспортного страхування. Стратегія економічних заходів з наданням якісних страхових послуг європейського рівня займатиме провідне місце в добровільному страхуванні автомобільного транспорту. Програма дій для реалізації стратегії – це розробка страхових продуктів з урахуванням кращих світових зразків, реалізація ефективних методів обліку і аналізу, контролю за страховою інформацією з використанням сучасних інформаційних технологій.

Аналізуючи можливі шляхи розвитку ситуації, треба чітко визначити перешкоди, які зможуть виникнути при збільшенні обсягів страхування та призвести до втрати контролю над страхуванням. Необхідні умови для досягнення мети – це наявність умов мотивації праці, орієнтація на кінцевий результат з чіткою системою стимулювання, автоматизація обліку страхової інформації, визначення кількісних показників обліку та планування необхідних ресурсів для здійснення страхування, ефективний аналіз та контроль інформації в різних розрізах.

Надання якісних послуг – це цілий комплекс складових, однією з яких є продумані заходи з просуванням якісного продукту на стра-

ховий ринок, зокрема цілеспрямована рекламна кампанія і впровадження комп’ютерних технологій з обробки даних. Без автоматизації неможливо ефективно працювати на ринку масового страхування, конкурувати із західними страховими компаніями, які прийдуть для співпраці на страховий ринок. Необхідно аналізувати досвід автоматизації страхування в Україні, світові підходи та тенденції, впроваджувати комплекс інтегрованих інформаційних систем, що розроблені компанією “Українські страхові інформаційні системи”. Система реалізована в архітектурі клієнт-сервер з використанням сучасних технологій, де закладена структура обліку інформації, яка чітко відповідає теорії страхування. Сьогодні інформаційною системою охоплені всі страхові продукти компанії, у тому числі і перестраховання. Технологія обліку автотранспортного страхування є складовою частиною загальної технології обліку страхової інформації в інформаційній системі, тому вона містить як підходи, що є загальними для всіх страхових продуктів, так і особливості цього страхового продукту.

Ефективне обслуговування клієнтів – необхідна умова для успішної роботи на конкурентоспроможному ринку. Сьогодні клієнт звик до сервісу. Він не бажає втрачати багато часу і чекає на широкий спектр послуг з можливістю вибору, різних комбінацій полісу для найкращого задоволення своїх потреб. Поступове введення індивідуальних страхових кодів (якими можуть бути індивідуальні ідентифікаційні коди), на нашу думку, кожному клієнтові страхової компанії, забезпечить можливість миттєвого отримання страхової інформації по клієнту, постійне, безперервне відслідковування взаємодії з клієнтом за допомогою механізму нагадувань та планування контактів. Без чіткої ідентифікації клієнта неможливо відслідковувати страхові історії клієнтів, а також використовувати системи знижок та надбавок, зручних для взаєморозрахунків.

Якість обслуговування включає в себе такі позиції: надання страхових послуг, які якнайкраще відповідатимуть потребам клієнта; конкурентоспроможні тарифи завдяки ефективному ризик-менеджменту; зростання зручності і швидкості придбання полісу та його привабливий вигляд; гарантія отримання відшкодування; миттєвий комп’ютерний пошук необхідної інформації, а разом з цим і якість договорів страхування, враховуючи невеликий обсяг тексту; підвищення комфорту приміщень для роботи з клієнтами, зручне розташування офісу і клімат-контроль у приміщенні.

Стимулювання щодо продовження дії полісів є складовою частиною утримання клієнта та довгострокової співпраці. У цьому випадку, велику роль буде відігравати система знижок і надбавок.

В інформаційній системі аналіз повинен здійснюватись безперервно за багатьма складовими:

- страховим ризикам та страховим випадкам;
- територіями;
- категоріями клієнтів та по конкретному клієнту;
- типами, групами автомобілів та по конкретному автомобілю.

Корисним для страхових компаній є відкриття веб-представництв, за допомогою яких передбачатиметься продаж полісів у режимі on-line, оформлення заяв у разі виникнення страхового випадку.

Наступним кроком вдосконалення страхування “КАСКО” стане надання клієнтові “тимчасового” транспортного засобу, яким він зможе користуватися під час ремонту свого автомобіля.

Сьогодні мережа автомобільних доріг загального користування становить 169,7 тис. км, з них з твердим покриттям – 164,2 тис. км, у тому числі 16,1 тис. км – дороги державного і 153,6 тис. км – місцевого значення. Громадський транспорт України вимагає вибору європейського розвитку, а саме впровадження “Програми безпеки руху” на 2008-2020 роки, оскільки, на громадський транспорт припадає понад вісімдесят відсотків усіх послуг.

Загальна кількість зареєстрованого наземного транспорту в Україні становить 11,3 млн. штук, з них 6,82 млн. – легкових автомобілів, 2,84 млн. – вантажних автомобілів і автобусів, 1,84 млн. – інших транспортних засобів. Половину застарілого автопарку України представляють автомобілі, випущені до 1989 року, тобто, які мають вік 18 років. Ще 31% – автомобілі у віці від 5 до 18 років. Автомобілі, вік яких не більше 5 років, становлять лише 19% автопарку. Але ситуація змінюється.

Впродовж 2007-2010 років на фоні позитивних тенденцій формувались деякі негативні тенденції роботи страхових компаній:

- низька капіталізація низки страховиків;
- збільшення частки автомобільного страхування в портфелях страхових компаній до 70-90%;
- збільшення питомої ваги аквізацийних витрат у тарифах на автотранспортне страхування до 40%;
- демпінг страхових тарифів.

У другій половині 2008 року ситуація значно погіршилась. Світова фінансова криза призвела до зменшення кредитних ресурсів банківської системи. Наслідком цього стало зменшення обсягів продажу автомобілів, тому що більша їх частина продавалась саме в кредит.

Для стабілізації ситуації, яка склалася, необхідно визначити комплексні заходи, які б зменшили вплив наслідків фінансово-економічної кризи на страхування автомобільного транспорту та на страхову і транспортну галузі.

Для успішного вирішення автотранспортних проблем наука повинна діяти за такими принципами:

- системністю – розгляд автотранспорту як складної ієрархічної багатозв'язкової людсько-машинної системи, діяльність якої спрямована на досягнення загального для всіх її складових ланок отриманого результату – це людський чинник та безпечне перевезення пасажирів і вантажу;

- толерантністю – термін тлумачиться як "нерозрізненість, не жорстокість" – це означає, що автотранспорт, залізничний, авіаційний, як система повинен бути стійким до різних порушень, володіти різноманітністю, комп'ютеризованими системами управління, а також швидко реагувати при різноманітних збоях і мати декілька можливих варіантів виходу на нормальний режим роботи;

- швидкою віддачею – в умовах обмеженого фінансування науки на перший план повинні вийти розробки, пропозиції, методично-нормативні рекомендації, які можуть бути швидко впроваджені.

Основні напрями, де наука повинна принести максимальну користь усім видам транспорту, – це моделювання, випробування, ефективність використання основних фондів, людський чинник, пошук раціональних шляхів роботи реальних систем, спрощення позицій на ринку транспортних послуг.

Стабілізація економічної ситуації позитивно вплине на обсяг інвестицій у транспортно-шляховий комплекс України. Покращення інвестиційної політики України визначено як один із пріоритетів діяльності Міністерства транспорту України.

За оцінками міжнародних експертів ООН та ЄС, а також за прогнозами Ради визначення продуктивних сил Національної академії наук України до 2015 року очікується збільшення товарообміну за напрямками європейської вісі "Північ – Південь" на 25-30 відсотків, євразійської – на 30-35 відсотків, що сприятиме збільшенню транзитних перевезень територією України, а це, своєю чергою, збільшить валютні надходження від експорту транспортних та інших послуг. Виконання прийнятих програм у комплексі розвитку вітчизняного страхового ринку дозволить звільнити державу від витрат на відшкодування збитків при настанні страхової події [2, с. 107-115].

В Україні є всі необхідні ресурси для розвитку і удосконалення транспортного ринку: високоосвічені фахівці в галузі страхування; професійний склад науково-дослідної діяльності і промислова база природних ресурсів, щоб втілювати окреслені плани у розвиток ринку автотранспортного страхування.

У сучасних умовах ринок автострахування переживає період стагнації, а за деякими показниками навіть падіння. Щоб припинити цей

процес та побудувати ефективну систему страхування автотранспортних засобів в Україні, необхідно розробити концепцію розвитку, спрямовану на:

- зменшення впливу негативних змін макроекономічних умов діяльності на учасників страхового ринку;
- підвищення ліквідності та платоспроможності окремих страховиків;
- капіталізацію страхових компаній;
- покращення фінансового стану засновниками страхових компаній;
- припинення недобросовісної конкурентної боротьби та необґрунтованого демпінгу;
- розробку нових програм автотранспортного страхування соціального спрямування.

В умовах ринкової економіки підвищується роль Саморегулюючих організацій. Саморегулювання страхової діяльності – це регулювання страхових відносин без втручання державних інститутів. Саморегулювання не суперечить державному регулюванню. Норми саморегулювання доповнюють, розширюють державне регулювання страхових відносин. На нашу думку, доцільно створити в Україні “Асоціацію страховиків автотранспорту” (АСАТ). Така асоціація могла б об’єднувати всіх страховиків, які здійснюють автотранспортне страхування.

Асоціація страховиків автотранспорту могла б виступати посередником у вирішенні різноманітних конфліктів між страховиком і споживачем страхових послуг, між перестраховальником і перестраховиком. На базі асоціації доцільно створити фонд захисту потерпілих на випадок неплатоспроможності, будь-якого страховика, що є членом асоціації.

Метою функціонування саморегулюючих організацій на страховому ринку є захист страхових інтересів їх учасників і розвитку національної системи страхування в цілому. Діяльність саморегулюючих організацій спрямована на виконання таких функцій:

- прямий захист інтересів учасників саморегулюючих організацій у відносинах з державою (вдосконалення нормативно-правової бази);
- взаємодія з уповноваженим органом з державного регулювання страхового ринку;
- стимулювання розвитку інтеграції національної страхової системи в систему міжнародних ринків страхування.

Основна перевага саморегулювання полягає в тому, що норми саморегулювання більш гнучкі, ніж норми державного регулювання, і мають можливість трансформації відповідно до реальної ситуації на ринку.

**Висновки.** Отже, у контексті розвитку ринку автострахування виникає необхідність розробки концепції формування ефективної системи страхування автомобільного транспорту в Україні. Страхування автотранспортних засобів є одним із найперспективніших видів страхування. Цей вид страхування має найбільшу питому вагу в надходженнях страхових платежів з добровільних видів страхування на вітчизняному страховому ринку. З кожним роком попит на таку страхову послугу зростатиме, але одночасно з кількістю договорів і сумами надходжень страхових платежів будуть зростати і суми виплат страхового відшкодування, випадки страхового шахрайства.

Відтак, з метою поліпшення ефективності функціонування системи страхування автомобільного транспорту в Україні, підвищення її рівня та економічних показників доцільно створити саморегулюючу організацію “Асоціацію страховиків автомобільного транспорту України”, діяльність якої дозволить стимулювати розвиток національної системи страхування автомобільного транспорту, а також демонополізувати регулювання страхових відносин з боку держави.

#### **Література:**

1. Коба Е. Г. Економіка транспорту / Е. Г. Коба. – К. : НАУ, 2000. – 112 с.
2. Богаченко В. М. Страхование транспортных рисков / В. М. Богаченко. – К., 2002. – 284 с.
3. Залетов О. Автострахування 2007: Зростання показників на фоні загострення старих проблем / О. Залетов // Страхова справа. – № 4 (28). – 2007. – С. 4-5.