

УДК: 368

**Івасишина Н. В.,***кандидат економічних наук, доцент кафедри менеджменту та туризму Національного транспортного університету,***Малашенко Ю. А.,***старший викладач кафедри обліку та аудиту Кременчуцького інституту Дніпропетровського університету імені Альфреда Нобеля*

## **ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ІМОВІРНІСТЬ НАСТАННЯ ДТП ТА ВРАХОВУЮТЬСЯ ПРИ ТАРИФІКАЦІЇ**

*У статті розглянуто основні чинники, що впливають на ризик виникнення ДТП, та здійснена їх класифікація, з метою застосування при побудові страхових тарифів по обов'язковому страхуванні цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.*

**Ключові слова:** *обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, автострахування, страховий тариф, апіорі, апостеріорі.*

*В статье рассмотрены основные факторы, влияющие на риск возникновения ДТП, и осуществлена их классификация, с целью применения при построении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств.*

**Ключевые слова:** *обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, автострахование, страховой тариф, априори, апостериори.*

*The article reviews the main factors influencing the risk of accidents and their classification in order to use the construction of insurance tariffs for mandatory insurance of civil liability of vehicle owners.*

**Keywords:** *compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles, auto insurance, insurance tariff, apriori, aposteriori.*

**Постановка проблеми.** Із року в рік потік автомобілів збільшується, зростає кількість видів транспортних засобів, які по-різному впливають на імовірність настання ДТП. Рівень підготовки водіїв досить різний, їх вік, стать, стан здоров'я, сімейний стан, характер роботи та інші компоненти тією чи іншою мірою впливають на кількість аварій та пов'язаних з ними нещасних випадків. При побудові тарифів по обов'язковому страхуванню цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів необхідним є врахування чинників, які є безпосередніми причинами страхового ризику у цьому виді страхування та фактори, які є значними для оцінки імовірності ризику ДТП.

Для побудови системи страхових тарифів із обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, виникає необхідність систематизації факторів ризику (фактори ДТП) з метою застосування на практиці найбільш підходящі.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Тема обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в останні роки активно обговорюється в Україні. Питанням обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів була приділена велика увага як з боку таких науковців, як Я. П. Шумелда, С. С. Осадець, О. О. Гаманкова та ін., так і з боку практиків-фахівців В. Ю. Борисова, І. О. Алімової, М. Тайлмайєра, А. Крижинаускаса, А. Д. Маца. Сьогодні в Україні обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів знаходиться на етапі розвитку, тому існує проблема в подальшому дослідженні та розробці практичних рекомендацій щодо ефективності роботи обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

**Мета і завдання дослідження.** Метою цього дослідження є систематизація чинників, які є безпосередніми причинами страхового ризику, а також оцінка можливості їх використання при побудові страхових тарифів з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

**Виклад основного матеріалу.** Результати дії системи обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, як і будь-якого іншого виду страхування, залежить від системи страхових тарифів. З одного боку, страхові тарифи повинні бути достатніми для покриття збитків постраждалим особам, а з іншого боку, тарифи повинні бути невисокими та такими, що не обтяжують страхувальника. Тому при побудові страхових тарифів, повинен дотримуватись певний баланс соціальних та комерційних інтересів.

Основними принципами побудови страхових тарифів з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів є: еквівалентність зібраних страхових платежів та суми виплат страхового відшкодування (для цього базові тарифи розраховуються на основі даних про аварійність та розмірів збитків за окремими видами транспортних засобів) і відповідність премії кожного страхувальника його ризику (для цього базові страхові тарифи коригують на відповідні коефіцієнти залежно від чинників, що впливають на розмір ризику).

Згідно зі ст. 7 Закону України “Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів”, розмір індивідуального страхового внеску встановлюється страховиками самостійно шляхом добутку базового платежу, який розраховується МТСБУ актуарним методом, та відповідних коригуючих коефіцієнтів, які також розраховуються МТСБУ актуарним методом.

Для побудови страхових тарифів по обов’язковому страхуванню цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів за основу береться частота випадків ДТП та тяжкість їх наслідків. Розрахована на основі зазначених показників тарифна ставка в подальшому диференціюється за допомогою коригуючих коефіцієнтів. Це зумовлено тим, що окремі страхувальники, з огляду на низку чинників, схильні до ризику різною мірою.

Розглянемо чинники, які є значними для оцінки імовірності ризику ДТП і безпосередньо являються причинами страхового ризику в цьому виді страхування. Дослідження основних причин ДТП дозволяє звести їх у такі однорідні групи:

- невиконання Правил учасниками дорожнього руху;
- застосування водіями таких прийомів керування транспортними засобами, які призводять до заносів, перекидання чи до втрати керування під час руху, або сприяють виникненню поламок механізмів, внаслідок чого виникають аварійні ситуації;
- зниження працездатності водія внаслідок перевтоми, хвороби чи під впливом чинників, які впливають на самопочуття;
- незадовільний технічний стан транспортних засобів;
- неправильне розміщення та кріплення вантажу, що призводить до втрати керування, зміни режиму роботи механізмів;
- незадовільне утримання елементів дороги;
- незадовільна організація дорожнього руху.

Як свідчить статистика розподілу причин ДТП, через незадовільний стан доріг і невідповідність дорожніх умов характеру руху трапляється 20-30% ДТП, 60-70% ДТП – через помилки водія і 10-15% ДТП – через технічні несправності автомобіля [2].

Чинники, що впливають на ризик ДТП та тяжкість його наслідків, за природою походження можна узагальнити у чотирьох основних групах:

- людський фактор (водій);
- технічний чинник (транспортний засіб);
- фактор навколишнього середовища (кліматичні або погодні умови);
- чинник режиму руху (дорожні умови, інтенсивність руху, склад транспортного потоку, засоби регулювання дорожнього руху та ін).

Деякі характеристики водія транспортного засобу, самого транспортного засобу та режиму його використання діють постійно (гострота зору колір автомобіля, стан гуми), інші ж діють в окремих випадках використання транспортного засобу (погодні умови, щільність руху, втомленість водія). У другому випадку вплив чинника залежить від (частоти) схильності до ризику, наприклад: поїздки в ожеледицю, нічний час доби, домінуюча зона використання транспортного засобу (враховуючи стан дорожнього покриття та щільність руху), придатність автомобіля до експлуатації.

Чинники ризику, що входять у вищезазначені групи, можуть взаємодіяти між собою та проявлятися у різних сполученнях, що може істотно підсилити ступінь ризику. Сумісна дія факторів режиму руху весь час змінюється як у просторі, так і у часі.

Вплив на ДТП факторів зовнішнього середовища полягає в особливостях дорожньої інфраструктури та погодних умов. Група факторів зовнішнього середовища зазвичай пов’язана з конкретною територією, для якої властиві визначені типи доріг, кількість та облаштування перехресть, швидкісні режими, перевантаженість дороги транспортними засобами, режимом руху, дорожніми умовами тощо. Зовнішні чинники збільшують навантаження на психіку людини, вимагаючи мобілізації ресурсів організму для адаптації до незвичних умов та прийняття рішень у нестандартних ситуаціях, тим самим збільшуючи ризик ДТП.

Фактори ризику поділяють на суб’єктивні та об’єктивні. Об’єктивні чинники не залежать від людини та її поведінки і легко оцінюються. До них належать технічні фактори (тип транспортного засобу, сфера його використання, технічні характеристики транспортного засобу) та деякі людські чинники (стать, вік, досвід керування автомобілем тощо). Суб’єктивні фактори залежать від людини та її особистісних якостей, що дуже важко оцінити при прийнятті ризику на страхування та визначення страхового тарифу. До суб’єктивних чинників належать: схильність до ризику, необережність, здатність до реагування у надзвичайних ситуаціях, здатність до концентрації уваги, знання правил дорожнього руху, поведінка під впливом алкоголю та інше.

Об’єктивні чинники легко оцінюються і тому використовуються при укладанні договорів у вигляді апріорних ставок. На основі формальних критеріїв, що містяться у заяві на страхування, використання апріорних факторів дозволяє віднести страхувальника до певної тарифної групи. Суб’єктивні чинники проявляють себе при настанні страхових випадків та враховуються апостеріорі при пролонгації договору страхування.

Оскільки для побудови тарифікаційної системи слід враховувати лише чинники, що підлягають оцінці, то їх поділяють на апіорні та апостеріорні. Апіорні фактори відомі заздалегідь і можуть бути оцінені та використані при укладанні договору страхування. Апостеріорні чинники виявляються після проходження договору страхування або під час його дії та враховуються за підсумками спостереження за страховою історією страхувальника.

Серед всіх можливих критеріїв ризику є такі, які інтуїтивно очевидні для кожного, але які не можна ввести в тариф, оскільки неможливо оцінити апіорі. До таких факторів належать індивідуальні особливості кожного водія. Ці достатньо важливі чинники ризику не беруться до розрахунку при встановленні тарифу апіорі. Така система має назву системи "бонус-малус" або рейтинговими системами. Страхувальників, у яких не було страхових випадків, заохочують у вигляді знижки з премії, а надбавку застосовують для страхувальників, які мали одне або декілька випадків ДТП.

Розглянемо детальніше апіорні чинники. Для визначення можливості використання апіорних факторів при побудові системи страхових тарифів з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, необхідно ретельно вивчити та класифікувати їх. Як апіорні чинники можуть виступати як безпосередньо причини ризику, так і індикатори ризику.

Існування ризику як такого зумовлює причини ризику. Причина ризику – це характеристика ризику, що приймається на страхування, яка демонструє причинно-наслідковий зв'язок ризику зі збитком. При певному збігу обставин, наприклад, при одночасній дії двох або більше чинників, причина ризику (фактор ризику) може стати причиною збитку. Необхідно зазначити, що термін "причина ризику" ширше значення терміна "причина збитку", оскільки наявність певної характеристики не обов'язково призводить до збитку, але є причиною ризику.

Для оцінки тарифу із великої кількості причин ризику можна виділити лише декілька. Не всі чинники, які є причинами ризику, підходять для вибору тарифних груп, оскільки їх більшість відслідкувати важко. Тому як тарифні критерії використовують фактори, що мають лише статистичний зв'язок з розміром очікуваного збитку та не мають прямого причинно-наслідкового зв'язку.

Більшість причин ризику неможливо простежити при укладанні договору страхування. А отже, вони не можуть бути використані для оцінки ризику страхувальника. Таким чином, з цією метою, як критерій ризику використовуються індикатори ризику, які не мають прямого причинно-наслідкового зв'язку, а мають лише статистичний зв'язок з розміром очікуваного збитку.

Під індикатором ризику будемо розуміти характеристики ризику, що доступні для спостереження та оцінки і які не є прямими причинами збитків, але пов'язані з останніми. Важко оцінити залежність між потужністю автомобіля та збитком, але можна припустити, що водії потужних автомобілів віддають перевагу швидкій їзді, а велика швидкість є причиною ризику.

Необхідність використання індикаторів ризику, для яких простежується непрямий зв'язок з ризиком, викликано тим, що ці характеристики ризику легко простежити при укладанні договору страхування. Як причини ризику, так і індикатори ризику можуть бути використані для оцінки ризику, тобто є критеріями ризику. Критерії ризику, своєю чергою, можуть бути використані як тарифні критерії при побудові страхових тарифів.

У практиці європейських страховиків критеріїв, за якими класифікують своїх клієнтів страхові компанії, достатньо багато. Дослідження аналізу практики здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів у європейських країнах, яке проводились професором Бамберського університету Ульрихом Мейером показали, що для диференціації тарифів застосовується близько 40 критеріїв [4], тоді як українськими страховиками для диференціації страхових тарифів з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів застосовують лише п'ять із них.

**Висновки.** Отже, при побудові страхових тарифів з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів неможливо використати всі чинники, які є значними для оцінки імовірності ризику ДТП, а отже, і врахувати при диференціації нетто-премії. Це пов'язано з тим, що деякі з них оцінити апіорі достатньо важко, а іноді і неможливо. Незважаючи на це, як з теоретичного, так і з практичного погляду здійснення страхування автотранспортних засобів є динамічним видом страхового захисту, який потребує постійного аналізу та вдосконалення. Виникає необхідність узагальнення досвіду страхування автотранспорту та виявлення наявних проблем і недоліків у цьому сегменті страхового ринку для їх вирішення та забезпечення подальшого розвитку.

#### Література:

1. Вовчак О. Д. Страхіві послуги : навчальний посібник / О. Д. Вовчак, О. І. Завійська. – Львів : Компакт-ЛІВ, 2005. – 656 с.
2. Департамент ДАІ МВС України [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua>.
3. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 1 липня 2004 року №1961-IV.
4. Ulrich Meyer Third Party Motor Insurance in Europe Comparative Study of the economic-Statistical Situation-University of Bamberg.