

Розробка маркетингової стратегії проводиться в чотири етапи. Перший включає проведення ймовірного прогнозу розвитку сегментів страхового ринку за різними критеріями. Для сегментації ринку страхових продуктів, що надаються фізичним особам, найпоширенішими критеріями, що використовуються можуть бути: тип поведінки, географічні, демографічні, соціально-економічні ознаки; для сегментації страхового ринку юридичних осіб – географічне положення, галузева приналежність, тип основних ризиків, розміри підприємства, а також фінансовий стан підприємства. На другому етапі здійснюється оцінка стану страховика – його сильних і слабких сторін, а також визначення цілей розвитку компанії, виходячи зі стану конкурентного середовища на ринку страхових продуктів. Третій етап припускає визначення якісних характеристик продукту й можливостей розробки нових типів продуктів. І на четвертому етапі формування маркетингової стратегії компанії-виробника страхових продуктів формується система продажів страхових продуктів і канали її розподілу.

УДК 368.2

О. Машаро, начальник Департаменту інформаційного забезпечення, аналізу та методології страхування Моторного (транспортного) страхового бюро України

### ПЕРСПЕКТИВИ ЗМІН ТАРИФНОЇ ПОЛІТИКИ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

*У даній статті на підставі аналізу розвитку тарифної політики з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні та законодавчих змін, сформульовані пропозиції щодо зміни базового страхового платежу та коригуючих коефіцієнтів за цим видом страхування.*

*Ключові слова: тарифна політика з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні, фактори, які визначають необхідність змін базового страхового платежу, фактори, які визначають необхідність змін коригуючих коефіцієнтів.*

*В даній статті на основі аналізу розвитку тарифної політики по обов'язковому страхуванню громадянсько-правової відповідальності владельцев наземних транспортних засобів в Україні і законодавчих змін, сформульовані пропозиції про зміну базового страхового платежу і коригуючих коефіцієнтів по цьому виду страхування.*

*Ключевые слова: тарифная политика по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев наземных транспортных средств в Украине, факторы, определяющие необходимость изменений базового страхового платежа, факторы, определяющие необходимость изменений корректирующих коэффициентов.*

*In this paper, based on the analysis of tariff policy of compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles in Ukraine and legislative changes, proposals for changes in the basic insurance premium and correction factors for this type of insurance.*

*Keywords: tariff policy of compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles in Ukraine, the factors that determine the need for changes in the basic insurance premium, the factors that determine the need for change adjustment coefficients.*

**Постановка проблеми.** Протягом останніх двох років в Україні суттєво змінилися умови експлуатації транспортних засобів: відмінена необхідність оформлення доручення на керування транспортним засобом, скасована обов'язковість проходження регулярного технічного огляду, спрощена система реєстрації транспортних засобів. Змінилися також умови обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та порядок страхових виплат за шкоду життю та здоров'ю. Все це впливає та фінансовий результат з цього виду страхування та, безумовно, має бути враховане при визначенні тарифної політики страховиків.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Українські науковці мало займаються сучасною проблематикою визначення страхових тарифів взагалі та, елементів тарифної політики з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, зокрема. Дослідженням питань обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності займаються О.О. Гаманкова, К.О. Лібіх, О.М. Залетов та ін.

1. Гвозденко А.А. Основы страхования: Учебник. – 2-е изд., перераб. и доп [Текст]: [учебник] / А.А.Гвозденко. – М.: Финансы и статистика, 2006. – 320 с. 2. Зубец А.Н. Страховой маркетинг в России. [Текст]: [Практическое пособие] / А.Н.Зубец – М.: Центр экономики и маркетинга, 1999. – 336 с. 3. Основы маркетинга: Пер. с англ. – 2-е изд. / [Котлер Ф., Армстронг Г., Сондерс Дж., и др.]; под ред. Котлер Ф. – М.: "Вильямс", 2011. – 944 с. 4. Поделинская И.А. Стратегическое планирование: учебное пособие [Текст]: [учебное пособие] / И.А.Поделинская, М.В. Бянкин. – Улан-Удэ: Изд-во ВСГТУ, 2005.- 55с. 5. Ротова Т.А. Страхование: Навчальний посібник [Текст]: [навчальний посібник] / Т.А.Ротова – К.: Київський національний торговельно-економічний університет, 2006. – 334 с. 6. Страхування : підручник / [Базилевич В.Д., Базилевич К.С., Пікус Р.В. та ін.]; за ред. В.Д.Базилевича. – К.: Знання, 2008. – 1019 с. 7. Страхування : теорія та практика: навчально-методичний посібник / [Внукова Н.М., Успенко В.І., Временко Л.В. та ін.]; за ред. Н.М. Внукової. – Харків: Бурун Книга, 2004. – 376 с. 8. Юлдашев Р.Т. Введение в продажу страхования или как научиться продавать надежду [Текст] / Р.Т. Юлдашев. – М.: Анкил, 2004. – 136 с. 9. Яворська Т.В. Страхові послуги: Навч. посіб. [Електронний ресурс] / [Яворська Т.В.]; заг. ред. д.е.н., проф. Реверчука С.К. – Режим доступу: [http://pidruchniki.ws/15800119/strahova\\_sprava/rol\\_znachennya\\_reklami\\_rinkustrahovih\\_poslug](http://pidruchniki.ws/15800119/strahova_sprava/rol_znachennya_reklami_rinkustrahovih_poslug). – Назва з екрана.

Надійшла до редколегії 23.11.12

**Метою даної статті** є аналіз розвитку тарифної політики з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні, визначення факторів, які визначають необхідність змін базового страхового платежу та коригуючих коефіцієнтів.

**Виклад основного матеріалу.** За вісім років дії Закону України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" [1] (далі Закон) сталося багато змін в умовах експлуатації транспортних засобів в Україні. Суттєво змінився і сам Закон. Так, Законом України "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування" від 17.02.2011 №3045-VI [2] скасовані три типи полісів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі ОСЦПВВНТЗ), які вносили плутанину та неоднозначність у визначенні того, чи розповсюджується дія страхового захисту в той чи інший момент часу на ніби то забезпечений транспортний засіб та особу, яка їм керує, чи ні. Відповідь залежала від типу полісу.

Зрозуміло, що ситуація загострювалася у випадку ДТП. Зараз страхування здійснюється за єдиним принципом "один автомобіль-один поліс", тобто, дія договору обов'язкового страхування розповсюджується на будь-якого водія, який законно допущений до керування транспортним засобом. До законодавчих змін такому принципу відповідав поліс першого типу.

Історія тарифної політики за договорами ОСЦПВВНТЗ в Україні. Згідно Закону, страховий платіж за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів визначається шляхом добутку базового страхового платежу та коригуючих коефіцієнтів. Вперше базовий страховий платіж в розмірі 291,49 грн. був затверджений в 2004 році Розпорядженням Державної комісії у справах нагляду за ринком фінансових послуг (далі Держфінпослуг) від 16.12.2004 №3099 [4] та впроваджений з початку дії Закону в 2005 році. Тоді система коригуючих коефіцієнтів та їх значення були складовою розділу "Перехідні положення" Закону. За такими параметрами розраховувались страхові платежі за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів протягом перших п'яти з половиною років дії Закону.

Розпорядженням Держфінпослуг від 09.07.2010 №566 [5] було змінено розмір базового страхового платежу та коригуючі коефіцієнти. Базовий платіж став визначеним як мінімальний страховий платіж серед основних типів транспортних засобів та встановленим в розмірі 180 грн. В 2011 році в це Розпорядження були внесені зміни у зв'язку з прийняттям Закону №3045-VI та відміною типів полісів. Таким чином з'явилася Розпорядження Держфінпослуг від 28.11.2011 № 708 [6]. Нажаль, при затвердженні цього Розпорядження Регулятором був порушений законодавчий принцип порядку затвердження складових страхового платежу в частині визначення розміру коригуючого коефіцієнту K4 (в залежності від стажу водія). Закон передбачає, що базовий страховий платіж та коригуючі коефіцієнти затверджуються Уповноваженим органом за поданням Моторного (транспортного) страхового бюро України (далі МТСБУ). Замість поданого МТСБУ мінімального значення коригуючого коефіцієнта K4 в розмірі 1,35 (який був затверджений Розпорядженням Держфінпослуг №566 від 09.07.2010 для договорів першого типу, який відповідав принципу "один автомобіль-один поліс"), Регулятором страхового ринку був затверджений мінімальний розмір цього коефіцієнта в розмірі 1. Такий розмір коефіцієнту K4 відповідав умові, коли до керування забезпеченим транспортним засобом була допущена виключно одна особа з водійським стажем понад 10 років. Таким чином, в умовах висококонкурентного ринку, Регулятор затвердив такий розмір коригуючого коефіцієнту, який дозволяє страховикам знизити страховий платіж при підвищенні ступеню ризику, тобто, коли дія страхового захисту не залежить від водія, який керує транспортним засобом в умовах відміни довіреностей на право керування. Судовий процес з цього приводу між МТСБУ та Держфінпослуг, який був ініційований страховиками та розпочався в квітні 2012 р., нажаль, був припинений до прийняття рішення. Саме в таких умовах тарифного регулювання страховий ринок обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності працює зараз.

Фактори, які визначають необхідність змін базового страхового платежу. Необхідність зміни базового страхового платежу з'явилася ще у вересні 2011 р., коли

вступив в дію Закон №3045 та були відмінені типи полісів. Саме тоді розмір базового страхового платежу мав би бути технічно збільшеним з 180 грн. до 243 грн. (180 x 1,35), відповідно до розміру мінімального страхового платежу для договорів першого типу. Однак, в нашій політизованій країні навіть арифметичні закони підпорядковуються виборчому законодавству.

Закон України "Про внесення змін до деяких законів України щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" від 05.07.2012 №5090-VI [3] затвердив суттєве підвищення суми страхового відшкодування за шкоду життю та здоров'ю потерпілому через введення мінімальних сум страхових виплат, незалежно від фактичних витрат на лікування або втраченого доходу. Такі зміни були ініційовані самими страховиками через розуміння того, що в Україні дуже важко отримати підтвердження реальних витрат на лікування чи втрати доходу, а через те, й страхову виплату за договорами страхування, укладеними в умовах попереднього діючого законодавства. Так, Закон №5090-VI впровадив мінімальну страхову виплату за кожний день лікування – в розмірі 1/30 мінімальної заробітної плати (МЗП); при встановленні інвалідності – в розмірі 36 МЗП за I групу, 18 МЗП за II групу, 12 МЗП за III групу, 18 МЗП – за інвалідності дитини; у випадку смерті потерпілого – в розмірі 36 МЗП плюс витрати на поховання в межах 12 МЗП. Встановлене також обов'язкове відшкодування моральної шкоди у розмірі 5% від страхової виплати за шкоду, заподіяну здоров'ю, а у випадку смерті потерпілого – у розмірі 12 МЗП.

Іншими факторами, які визначають необхідність підвищення базового страхового платежу, є:

- виключення з Закону негативних для страхувальника наслідків у випадку, якщо при настанні страхової події до керування забезпеченим транспортним засобом була допущена особа із меншим стажем водія, ніж зазначено в договорі страхування;
- введення та збільшення значень додаткових коригуючих коефіцієнтів, зокрема, за кількість одночасно укладених договорів страхування;
- підвищення з 01.01.2013 розміру страхової виплати за шкоду майну без виклику працівників органів ДАІ на місце ДТП з 10 000 грн. до 25 000 грн., передбачене Розпорядженням Держфінпослуг від 17.11.2011 № 698 [7];
- факт застосування багатьма страховиками системи бонус-малус в частині надання знижок при розрахунку страхового платежу. В 2013 році (9-й рік страхування) Закон дозволяє масово надавати знижку в розмірі до 40% від розрахованої суми страхового платежу і переважна більшість страховиків застосовує такі знижки;
- обмеження розміру витрат на ведення справи у розмірі 20%, затверджене Постановою КМУ №358 від 04.06.1994, до яких не включені відрахування до централізованих фондів МТСБУ (зараз 4% від страхових премій) та податок на прибуток (зараз 3% від страхових премій).

Разом з тим, останні зміни до Закону передбачають суттєве збільшення мінімальної суми гарантійних внесків до централізованих фондів МТСБУ (до суми, еквівалентної 1 млн. євро для повних членів МТСБУ та до 0,5 млн. євро для асоційованих членів МТСБУ), що потребує формування відповідного ресурсу у страховиків в умовах сучасної невисокої інвестиційної привабливості реального сектору страхового бізнесу.

Слід зазначити, що законодавець передбачив відтермінування початку застосування норм Закону, які пе-

редбачають підвищені суми страхових виплат, перш за все, через необхідність відповідного коригування тарифної політики з цього виду обов'язкового страхування.

Оцінка суми страхових виплат за позовами за шкоду, завдану життю та здоров'ю потерпілих. Протягом всіх років функціонування Закону, сума страхових виплат за шкоду життю та здоров'ю постійно збільшувалася. Останнім часом, в 2011, 2012 рр., сума страхових виплат за вимогами за шкоду, завдану життю та здоров'ю потерпілих за договорами ОСЦПВВНТЗ складала приблизно 20 млн грн. на рік. Частка відповідних вимог не перевищує 3% від загальної кількості вимог.

У зв'язку із змінами до Закону, які суттєво спрощують процедуру врегулювання позовів і вводять гарантовані страхові відшкодування, очікується поступове наближення до європейських стандартів у даному сегменті страхової відповідальності.

Передбачається, що частка числа вимог до страховиків щодо компенсації шкоди, завданої життю та здоров'ю потерпілих, при стабілізації ефекту Змін до Закону, складе біля 17% від загальної кількості страхових вимог. Така величина близька до середнього значення частки таких страхових вимог в Європі. Отримана оцінка підтверджується також даними Департаменту ДАІМВС України, відповідно до яких кількість постраждалих в ДТП за участю двох і більше учасників (за якими можливі та ймовірні позови за договорами ОСЦПВВНТЗ) співвідноситься з кількістю таких ДТП не нижче ніж 1:5 [8].

Розподіл страхових вимог за видами відповідних ризиків (травма, інвалідність, смерть, моральний збиток) оцінений на підставі даних ДАІ, експертних оцінок, зовнішнього досвіду і наукових публікацій. Розподіл вимог за вказаними ризиками, прийнятий в розрахунку базового нетто-платежу, становить: травма – 13,67%, інвалідність – 0,46%, смерть – 1,6%.

Протягом останніх років, за даними ДАІ, кількість ДТП в рік становить майже 200000 інцидентів. Число травмованих в ДТП осіб складає біля 38000 чоловік, 4000 чоловік гинуть [8]. Число страхових випадків оцінюється як 70% від загальної кількості ДТП. Це співвідношення встановлене на підставі співвідношень ДТП за їх причинами та оцінки частини постраждалих, які не звертаються за страховими виплатами.

Наведемо основні значення параметрів, які використовувались у проведеному розрахунку. Страхові відшкодування при травмі, отриманій внаслідок ДТП, передбачає оплату лікування потерпілого та компенсацію доходу, недоотриманого ним внаслідок втрати працездатності. Облік цих факторів призвів до оцінки серед-

нього значення страхового відшкодування, з включенням компенсації морального збитку, в розмірі 9000 грн.

Кількість осіб з важкими травмами, які призводять до інвалідності постраждалих осіб, за різними джерелами, становить від 2% до 5% від загальної кількості травмованих в ДТП. При розрахунках приймалася оцінка, що кількість інвалідів становить 2% від числа травмованих. Розподіл осіб, які стали інвалідами внаслідок ДТП, за групами інвалідності отримано на підставі даних медичної статистики України та аналізу зовнішніх джерел [9]. Використаний в розрахунку розподіл передбачає, що серед постраждалих внаслідок ДТП інваліди I групи складають 15% загального числа інвалідів, II групи – 70%, III – 15%. Оцінка середнього значення страхового відшкодування за ризиком інвалідності, що сталася внаслідок ДТП, включаючи витрати на оплату тривалого лікування постраждалого, компенсацію доходу, недоотриманого ним внаслідок непрацездатності, а також компенсацію морального збитку, становить 40500 грн.

Оцінка середнього значення страхового відшкодування в разі смерті потерпілого внаслідок ДТП, з врахуванням компенсації членам його сім'ї, витрат на поховання та компенсації моральної шкоди, коливається від 43900 до 61500 грн. за різними моделями оцінки та прогнозування розвитку таких параметрів розрахунку як кількість утриманців, прогноз мінімальної зарплати, вартість поховання.

Розрахунок, проведений з використанням вищезазначених показників, показує, що сума страхових виплат за страховими вимогами на компенсацію шкоди, завданої життю та здоров'ю потерпілих, при стабілізації ефекту змін до Закону щодо порядку страхових виплат за шкоду життю та здоров'ю постраждалих, складе 380 – 430 млн. грн. на рік.

Підтвердженням прогнозу суттєвого збільшення кількості вимог до страховиків за шкоду життю та здоров'ю є співвідношення між кількістю звернень до страховиків за даними МТСБУ та кількістю травмованих та загиблих в ДТП за даними Департаменту ДАІ [8], наведеними в таблиці 1.

**Таблиця 1. Співвідношення між кількістю вимог до страховиків за шкоду життю та здоров'ю та кількістю постраждалих в ДТП**

Рік ДТП	Кількість травмованих			Кількість загиблих		
	Дані ДАІ	Кількість страхових вимог (дані МТСБУ)	Співвідношення (3)/(2), (%)	Дані ДАІ	Кількість страхових вимог (дані МТСБУ)	Співвідношення (6)/(5), (%)
2010	36329	2 582	7,1	4476	165	3,7
2011	35645	2 729	7,65	4436	154	3,5
6 місяців 2012	14224	864	6,1	1850	43	2,3

Джерело: складено автором.

Дуже важко повністю пояснити раціональними аргументами, чому до страховиків звертається лише невелика частка постраждалих в ДТП. Єдиним аргументом є дуже складний існуючий до змін до Закону механізм підтвердження понесених витрат, з усуненням якого кількість страхових вимог та суми страхових виплат у зв'язку із шкодою життю та здоров'ю постраждалих сут-

тєво збільшаться. Існує думка про те, що винуватці ДТП у більшості випадків самостійно, в досудовому порядку, компенсують витрати на лікування та збитки постраждалих, для запобігання суворих заходів покарання. Такий фактор важко дослідити, але, безумовно, він може впливати на результати розрахунків. Разом з тим, за принципом обережності, для прогнозування суми поте-

нційних збитків, актуарії більшою мірою використовують об'єктивні оцінки, пов'язані із раціональними діями населення в умовах діючого законодавства. Крім того, можливості самостійного врегулювання збитків без звернення до страховика будуть суттєво зменшуватися з підвищенням лімітів відповідальності та мінімальних сум страхових виплат у випадку нанесення шкоди життю та здоров'ю третіх осіб.

Фактори, які визначають необхідність змін коригуючих коефіцієнтів. Факторами, які визначають необхідність змін коригуючих коефіцієнтів є об'єктивна вимога вирішення найбільш нагальних питань в організації обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, зокрема, в частині застосування коригуючого коефіцієнту "залежно від місця реєстрації транспортного засобу". Зараз, відповідно до затвердженого Держфінпослуг Розпорядження №708 від 28.11.2011, цей коефіцієнт визначається в залежності від міста знаходження відділення МРЕВ ДАІ, в якому зареєстрований транспортний засіб. Шкала коефіцієнтів визначається для міста Київ, для міст Бориспіль, Боярка, Бровари, Васильків, Вишгород, Вишневе, Ірпінь, а також для населених пунктів в залежності від кількості мешканців: для міст з населенням понад 1 мільйон осіб, для міст з населенням від 100 тисяч до 500 тисяч осіб, а також для населених пунктів з населенням менше 100 тисяч осіб. Окремо є визначеним коригуючий коефіцієнт

для транспортних засобів, зареєстрованих в інших країнах. Очевидними фактами є, перш за все, змішаний принцип визначення цього коригуючого коефіцієнта: для міст Київ, Бориспіль, Боярка, Бровари, Васильків, Вишгород, Вишневе, Ірпінь коефіцієнт K2 є чітко визначеним, а для інших міст такої однозначності нема, коефіцієнт має визначатися в залежності від кількості мешканців в таких населених пунктах.

Очевидно, що класифікація міст реєстрації транспортних засобів за чисельністю населення для визначення коригуючого коефіцієнту є штучною та викликає багато суперечок, зокрема, при визначенні цього коефіцієнту для міст з "межевою" кількістю населення. Насамперед, це стосується населених пунктів Дніпропетровськ, Одеса (населення близько 1 мільйона осіб); міста Миколаїв (населення близько 500 тис. осіб), міст Єнакієво, Кам'янець-Подільський (населення близько 100 тисяч осіб). Але, найголовніше, що такий розподіл міст та призначення їм відповідних коригуючих коефіцієнтів не враховує об'єктивні показники частоти ДТП в тому чи іншому населеному пункті. Згідно із даними Департаменту ДАІ МВС України, населені пункти, які зараз, відповідно до діючого порядку визначення коригуючого коефіцієнту K2, відносяться до однієї групи за кількістю населення, суттєво відрізняються частотою ДТП. В таблиці 2 наведені статистичні дані ДАІ за декількома крупними містами України.

Таблиця 2. Статистичні показники та існуючі значення коригуючого коефіцієнту K2 для деяких населених пунктів

Назва міста	Кількість транспортних засобів*	Кількість зареєстрованих ДТП в населеному пункті в 2011 р.	Співвідношення (3)/(2), (%)	Мінімальне значення коригуючого коефіцієнту K2
Дніпропетровськ	381763	5496	1,4	2,3
Донецьк	255812	7989	3,1	1,8
Запоріжжя	264842	4118	1,6	1,8
Київ	1201083	47923	4	3,2
Кривий Ріг	198446	1558	0,8	1,8
Луганськ	142674	2440	1,7	1,3
Львів	265100	6354	2,4	1,8
Макіївка	85459	1936	2,0	1,3
Одеса	382028	9003	2,4	2,3
Севастополь	128413	3100	2,4	1,3
Сімферополь	144812	2036	1,4	1,3
Харків	399870	8708	2,2	2,3

Джерело: складено автором.

\*Станом на 15.11.2012

Зазначені в таблиці 2 співвідношення (назвемо їх показником частоти ДТП у місті) ілюструють ситуацію у порівнянні між містами, а не абсолютну величину частоти страхової події в місті.

Частота настання страхової події є одним з основних параметрів, який визначає величину страхового платежу. Для розрахунку базового страхового платежу визначається середня величина частоти настання страхової події (в Україні складає біля 2%). Цей параметр також використовується для визначення коригуючих коефіцієнтів, зокрема, коефіцієнту K2 (в залежності від міста реєстрації транспортного засобу), для врахування відмінності частоти настання страхової події в різних містах. Аналізуючі дані, наведені в таблиці 2, можна зробити висновок про те, що зазначені співвідношення для деяких міст протилежні встановленим значенням цього коефіцієнту, який суттєво впливає на розмір страхового платежу. Наприклад, для міст До-

нецьк, Львів (відносяться до категорії міст з кількістю населення від 500 тис. до 1 млн. осіб), Севастополь (відноситься до міст з населенням від 100 тисяч до 500 тисяч осіб) коригуючий коефіцієнт K2 визначений меншим, ніж для міст Дніпропетровськ, Одеса та Харків (міста з населенням понад 1 млн. осіб), незважаючи на протилежний висновок, виходячи із показника частоти ДТП в місті. Аналогічні висновки можна зробити і для інших населених пунктів.

Страхова статистика практично підтверджує співвідношення, які витікають із статистичних даних Департаменту ДАІ.

Саме тому МТСБУ запропонувало Нацкомфінпослуг змінити існуючу класифікацію міст реєстрації транспортних засобів та зазначити для кожного з населених пунктів з кількістю мешканців понад 100 тис. осіб та інших міст, названих в діючій редакції таблиці коригуючих коефіцієнтів, значення коригуючого коефіцієнту K2 (таблиця 3).

Таблиця 3. Фрагмент Проекту змін щодо визначення та значень коригуючих коефіцієнтів

Тип коригуючого коефіцієнта залежно від	Запропоновані розміри коригуючих коефіцієнтів
II. Місця реєстрації транспортного засобу (K2)	
1) місто Київ	3,2 – 4,8
2) Донецьк, Львів, Одеса, Севастополь, Харків	2,3 – 3,5
3) Дніпропетровськ, Запоріжжя, Кривий Ріг, Макіївка, Херсон, Бориспіль, Боярка, Бровари, Ірпінь, Васильків, Вишневе, Вишгород	1,8 – 2,8
4) Біла Церква, Вінниця, Горлівка, Житомир, Івано-Франківськ, Краматорськ, Кременчук, Луганськ, Луцьк, Маріуполь, Полтава, Суми, Тернопіль, Ужгород, Хмельницький	1,6 – 2,7
5) Бердянськ, Євпаторія, Керч, Кіровоград, Миколаїв, Павлоград, Рівне, Сімферополь, Черкаси, Чернігів, Чернівці	1,3 – 2,5
6) інші населені пункти України	1 – 1,6
7) для транспортних засобів, які зареєстровані в інших країнах	2 – 4

Джерело: складено автором

Разом із змінами коригуючого коефіцієнту K2, Регулятору також запропоновано знизити до одиниці мінімальне значення коригуючого коефіцієнту "залежно від водійського стажу осіб, допущених до керування забезпеченим транспортним засобом (K4)". Така пропозиція зараз актуальна, враховуючи зміни до Закону, які вступили в дію 05.02.2013, згідно з якими страховик не має права застосовувати регресні позови до осіб, які при укладанні договору зазначили одні відомості щодо мінімального водійського стажу осіб, допущених до керування забезпеченим транспортним засобом, а в момент ДТП за кермом перебувала особа з меншим стажем. Альтернативним рішенням могло б стати скасування цього коефіцієнту, але, враховуючи суттєвий вплив на ризик стажу водія, МТСБУ вирішило за доцільне залишити такий коефіцієнт, щоб страховики мали можливість його застосовувати за власним рішенням. Разом з тим, слід зазначити, що конкуренція на ринку обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності дуже висока і призводить до того, що абсолютна більшість договорів страхування укладаються із застосуванням мінімальних значень коригуючих коефіцієнтів, а тому можливість використання підвищених значень коригуючих коефіцієнтів є суттєво обмеженою.

Результат розрахунку нового значення базового страхового платежу. Нове значення базового страхового платежу розраховане з врахуванням всіх вищезазначених факторів, впливу запропонованих мінімальних значень коригуючих коефіцієнтів, ефекту поширеного застосування 50% знижок пільговим категоріям громадян, нових знижок за кількість одночасно укладених договорів страхування та системи бонус-малус, яка прогресивно призводить до суттєвого зниження середньої страхової премії на українському ринку ОСЦПВВНТЗ.

З врахуванням нормативу накладних витрат в розмірі 27% від страхової премії (20% – витрати страховика на ведення справи, обмежені Постановою КМУ №358 від 04.06.1994 р., 3% – ставка податку на прибуток для страховиків, 4%-обов'язкові відрахування до централізованих страхових резервних фондів МТСБУ), значення базового страхового платежу складає 320 грн. Якщо накладні витрати страховиків обмежити виключно 20%, базовий страховий платіж складатиме 292 грн.

Але, в будь-якому разі, середній страховий платіж за цим видом страхування для українських водіїв залишиться найнижчим у світі (за виключенням Білорусі).

Висновки. Будь-яке підвищення регульованого страхового платежу, навіть саме незначне, об'єктивне та необхідне, не є популярним ані для страховальників, ані для органу державного нагляду за страховою діяльністю, який такі зміни має затвердити. Тому розвиток подій щодо затвердження вищезазначених пропозицій не є однозначним. Однак, неприйняття необхідних для страхового ринку рішень може стати загрозливим для виконання зобов'язань перед потерпілими та навіть спровокувати кризу в цьому виді страхування. В будь-якому разі має бути етап професійного обговорення з регулятором означених питань, пошук компромісів та рішень, які б забезпечили гарантії отримання потерпілими страхових виплат. Зрозуміло одне: майбутнє цього виду страхування, безумовно, буде пов'язане із вільними тарифами, але виключно разом з реальним, високопрофесійним та дієвим наглядом за страховою діяльністю. Це – майбутнє, сподіваємось, не дуже далеке.

1. Закон України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" від 01.07.2004 № 1961-IV з подальшими змінами [Електронний ресурс], – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>. 2. Закон України "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування" від 17.02.2011 № 3045-VI // Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, N 39, ст.386. 3. Закон України "Про внесення змін до деяких законів України щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" від 05.07.2012 №5090-VI //Офіційний вісник України від 10.08.2012- 2012 р., № 58, стор. 30. 4. Розпорядження Державної комісії у справах нагляду за ринком фінансових послуг від 16.12.2004 №3099 //Офіційний вісник України від 06.01.2005 – 2004 р., № 51, стор. 310. 5. Розпорядження Державної комісії у справах нагляду за ринком фінансових послуг від 09.07.2010 №566 // Офіційний вісник України від 30.08.2010 – 2010 р., № 64, стор. 61. 6. Розпорядження Державної комісії у справах нагляду за ринком фінансових послуг від 28.11.2011 № 708 //Офіційний вісник України від 29.12.2011 – 2011 р., № 99, стор. 96. 7. Розпорядження Державної комісії у справах нагляду за ринком фінансових послуг від 17.11.2011 № 698 //Офіційний вісник України від 26.12.2011 – 2011 р., № 98, стор. 73. 8. Сайт Департаменту ДАІ МВС України / [Електронний ресурс], – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua>. 9. Жидкова О.І., Медичинська статистика / [Електронний ресурс], – Режим доступу: [http://www.e-reading-lib.org/chapter.php/99881/0/Zhidkova\\_-\\_konspekt\\_lekci.html](http://www.e-reading-lib.org/chapter.php/99881/0/Zhidkova_-_konspekt_lekci.html)

Надійшла до редколегії 26.11.12