

5) своєчасно та в повному обсязі розрахуватися за спожиті енергоносії, у першу чергу – за природний газ.

1. Про Державний бюджет України на 2009 рік: Закон України // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2009. – № 20, 21-22.

2. Гительман Л.Д., Ратников Б.Е. Энергетический бизнес. – 3-е изд., перераб. и доп. – М.: Дело, 2008. – 416 с.

3. Гительман Л.Д., Ратников Б.Е. Эффективная энергокомпания: Экономика. Менеджмент. Реформирование. – М.: ЗАО "Олимп - бизнес", 2002. – 545 с.

4. Інформаційна довідка про основні показники розвитку галузей паливно-енергетичного комплексу України за вересень і 9 місяців 2009 року / Мінпаливенерго України // www.mpe.kmu.gov.ua.

5. Інформаційна довідка про основні показники розвитку галузей паливно-енергетичного комплексу України за грудень і 2008 рік / Мінпаливенерго України // www.mpe.kmu.gov.ua.

6. Котко В. Тарифна політика в енергетиці – камінь спотикання для всієї економіки // Дзеркало тижня. – 2009. – №29.

7. Котко В. Централізоване теплопостачання на електриці як відповідь на газовий виклик // Дзеркало тижня. – 2007. – №29.

8. Паливно-енергетичний комплекс України на порозі третього тисячоліття / За заг. ред. А.К.Шидловського, М.П.Ковалка. – К: Українські енциклопедичні знання, 2001. – 400 с.

Отримано 17.02.2010

УДК 368.212

Т.В.БЕЛІКОВА, канд. екон. наук

Харківський державний технічний університет будівництва і архітектури

ПІДХІД ДО ФОРМУВАННЯ СТРАХОВОГО ТАРИФУ ПРИ АВТОСТРАХУВАННІ ПО КАСКО

Пропонується удосконалення методу формування страхового тарифу при автострахованні по КАСКО.

Предложено усовершенствование метода формирования страхового тарифа при автостраховании по КАСКО.

Propose an improved method of forming the insurance rate for motor insurance for hull insurance.

Ключові слова: автострахування, страховий тариф, страхові виплати, страхові платежі, система "бонус-малус".

Наземний автомобільний транспорт – найбільш наближений до людей засіб пересування містом. Головним ризиком знищення або пошкодження транспортного засобу є дорожньо-транспортна пригода (ДТП). За даними МВС, в Україні скоюється щорічно приблизно 40 тис. ДТП з людськими жертвами. Тому автострахування є дійовим засобом зниження ризиків пошкодження транспортного засобу або втрати здоров'я внаслідок ДТП, втрати автомобіля у зв'язку з його викраденням та

ін.

Вітчизняний ринок автостраховання останнім часом розвивається активно, є одним із найбільш динамічних ринків. Всесвітня криза дещо погіршила його стан – на 28,7% у 2008 р. знизилися збори по автострахованню [1], що стало наслідком падіння споживчого кредитування. Зросли страхові тарифи: якщо до настання кризи тариф по КАСКО для легкових автомобілів складав 3-7% страхової суми на рік, то в 2009 р. – вже 8-10% [2].

При залученні клієнтів страхові тарифи грають значну роль. Страховальнику важливо застрахувати авто від найбільшої кількості ризиків за найменшу плату, страховику необхідно залучити більше страхових платежів, але здійснити менше страхових виплат. Цим пояснюється актуальність та практична значущість поставленої проблеми.

Сутність та проблеми автостраховання розглядаються в роботах О.Д.Вовчак, С.С.Осадця, В.Тринчука, Т.В.Яворської [3-6] та ін.

Метою даної роботи є створення підходу до формування страхового тарифу при автострахованні, який надасть можливість зменшити страхові виплати та збільшити страхові платежі як для окремої страхової компанії, так і для всієї страхової галузі України.

Добровільне страхування наземного транспорту (КАСКО) – це найпоширеніший вид транспортного страхування. Страховий тариф по КАСКО залежить від обраних страхових ризиків, типу та марки транспортного засобу, строку та умов експлуатації автомобіля, віку автомобіля, стажу роботи та віку водія, наявності охоронної сигналізації та протиугінного пристрою, розміру франшизи, обраної програми страхування.

При формуванні страхового тарифу застосовується система індивідуальних знижок, яка має назву "бонус-малус" [7]. Коефіцієнт "бонус-малус" по КАСКО затверджується кожною СК самостійно. Чим більше страхових випадків, тим нижче клас. А чим їх менше, тим клас вище. Однак, дослідження кількості страхових випадків конкретного водія (або їхньої відсутності) не дає гарантії того, що в майбутніх періодах буде спостерігатися подібна ситуація, і навіть імовірність їх (страхових випадків) настання може бути розрахована досить умовно.

Водій може неодноразово створювати передумови виникнення ДТП, але за визначений проміжок часу жодного разу не потрапити в аварію. Проте, у такого водія шансів потрапити в ДТП у майбутніх періодах значно більше й, відповідно, вище ймовірність виникнення страхового випадку, ніж в обережного водія транспортного засобу, який не порушує правила дорожнього руху.

Таким чином, доцільно в системі "бонус-малус" враховувати не

тільки кількість страхових випадків, а й кількість дрібних і великих правопорушень, таких як завищення швидкості руху, проїзд на красне світло, паркування в недозволеному місці та ін. Подібна інформація дає страховій компанії можливість більш точно визначити ймовірність виникнення страхових випадків для конкретного водія. Можливість одержання таких даних обумовлена появою на початку поточного року камер відеоспостереження на дорогах України. Крім того, інформацію про порушення водієм правил дорожнього руху можна отримати в талонах попереджень.

Враховувати кількість дрібних та великих правопорушень у системі "бонус-малус" пропонується наступним чином: всіх водіїв при страхуванні транспортного засобу відносити до певної групи (класу) – А, В або С. До групи А пропонується відносити страхувальників, які за попередній період (рік) не мали жодного правопорушення; до групи В – страхувальників, які за попередній рік мали один-два дрібних правопорушення; до групи С – страхувальників, які за попередній рік мали три і більше дрібних або значних правопорушення.

Для кожної групи страхувальників при розрахунку страхового тарифу доцільно застосовувати поправочний коефіцієнт. Для групи В він буде дорівнювати 1, для групи А він буде менший за одиницю, для групи С – більший за одиницю. Наприклад, для групи А коефіцієнт пропонується знижувати, а для групи С підвищувати на однакову величину, припустимо, на 1 % від страхового тарифу за кожний рік, що автомобіль застрахований в компанії.

Компанія за рік здійснює певні страхові виплати, розрахунок величини яких з урахуванням виплат за кожною виділеною групою водіїв можна представити формулою

$$X = X_A + X_B + X_C, \quad (1)$$

де X – розмір загальних страхових виплат компанії за рік, грн.; X_A , X_B , X_C – розмір страхових виплат, які сплачуються страхувальнику або третім особам під час дорожньо-транспортної пригоди, що сталася за участі застрахованого відповідно групи А, В або С, грн.

Припускається, що кількість застрахованих у кожній групі однакова, тобто $A = B = C$. Загальний розмір страхових виплат водіям, які обережно поведуться на дорогах та не порушують правила дорожнього руху, буде нижчим, ніж тим, які мають порушення, тобто $X_C > X_B > X_A$.

Якщо припустити, що ДТП відбуваються в 50% випадків з вини самого водія, а в 50% – з вини сторонніх осіб, то обережний водій, який дотримується правил дорожнього руху і сам не створює аварійних ситуацій (тобто страхувальник, віднесений до групи А), може потрапити в дорожньо-транспортний випадок з імовірністю на 50% нижче, ніж во-

дій, який робить правопорушення на дорогах (страхувальник, віднесений до групи В). Тобто страхові виплати страхувальникам групи А будуть у півтора рази менше виплат страхувальникам групи В: $X_B = 1,5X_A$.

Водії, які мають безліч правопорушень, як дрібних так і великих, що створюють аварійні ситуації на дорогах (страхувальники групи С), відповідно, мають ще більші шанси потрапити в ДТП. Таким чином, $X_C = 1,5X_B$. Звідси

$$X_C = 1,5 X_B = 2,25 X_A. \quad (2)$$

Всього за 2007 р. кількість страхових полісів, за якими було здійснено страхові відшкодування АТЗТ СК "Лемма", дорівнювала 134 шт., у тому числі 59 полісів ОСЦПВ і 75 полісів КАСКО [8]. Середнє відшкодування за страховим полісом у 2007 р. дорівнювало приблизно 12000 грн. Загальні страхові виплати за рік по автострахованню склали майже 1608000 грн. [8].

Рівняння (1) можна представити так:

$$X_C + \frac{X_C}{1,5} + \frac{X_C}{2,25} = 1608000 \text{ грн.}$$

Звідси $X_C = 761684,2$ грн. З рівняння (2) знаходимо $X_B = 507789,5$ грн. і $X_A = 338526,3$ грн. Результати наведено в таблиці.

Страхові виплати, що приходяться на кожен групу страхувальників АТЗТ СК "Лемма" в 2007 р.

Група страхувальників	Страхові виплати, грн.
А – жодного правопорушення за попередній період	338526,3
В – 1-2 дрібних правопорушень за попередній період	507789,5
С – 3 і більше дрібних або значних правопорушень за попередній період	761684,2

Виходячи з розміру розрахованої суми страхових виплат, розраховано середню кількість полісів, за якими здійснено страхові відшкодування, що приходяться на кожен групу страхувальників. Середня кількість полісів, за якими здійснено страхові виплати страхувальникам групи А, дорівнює 28 шт., страхувальникам групи В – 42 шт., страхувальникам групи С – 64 шт.

Виходячи з цього, рівняння (1) можна представити наступним чином:

$$X = 28 X_{A(1)} + 42 X_{B(1)} + 64 X_{C(1)},$$

де $X_{A(1)}$, $X_{B(1)}$, $X_{C(1)}$ – середні страхові виплати, що приходяться на одну особу відповідно групи А, В або С.

Оскільки зменшення витрат на страхування є потужним стимулом для власників транспортних засобів, можна припустити, що кількість

страхувальників, що потрапили в групу В і С згодом знизиться. У цей же час кількість страхувальників групи А зростатиме, що позитивно позначиться не тільки на прибутку компанії, але й у цілому поліпшить становище на дорогах України.

Якщо запропоноване нововведення впроваджувати на рівні законодавства, то втрати клієнтів групи С не відбудеться; якщо – на рівні окремої страхової компанії, то, можливо, водії групи С через підвищені страхові тарифи перейдуть в інші компанії, але разом із тим з інших фірм більш низькими тарифами будуть притягнуті страхувальники групи А, що компенсує ймовірний відтік водіїв зі значним рівнем правопорушень. Тобто відбудеться реструктуризація страхових платежів.

Таким чином, запропонований метод розрахунку страхового тарифу з урахуванням розділення страхувальників на три групи А, В і С залежно від кількості дрібних і значних правопорушень є досить ефективним методом зниження страхових виплат, зростання страхових платежів, а отже, збільшення прибутку компанії.

1.Страховой рынок Украины в 1 квартале 2009 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://forinsurer.com/news/09/06/05/18990>.

2.Краще застрахуватися комплексно [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://a2.utoukraine.com.ua>.

3.Вовчак О.Д., Завійська О.І. Страхові послуги.– Львів: Компакт-ЛВ, 2005. – 656 с.

4.Страховання. – 2-ге вид., перероб. і доп. / За ред. С.С.Осадця. – К.: КНЕУ, 2002. – 599 с.

5.Тринчук В. Експертне дослідження щодо розвитку ринку автострахування України в умовах невизначеності // Страхова справа. – 2007. – №4 (28). – С.52-59.

6.Яворська Т.В. Страхові послуги. – К.: Знання, 2008. – 350 с.

7.Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України №2902-IV від 22 вересня 2005 р. (із змінами і доповненнями) // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2006. – №1. – С.3.

8.Моторне (транспортне) страхове бюро України (МТСБУ) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtsbu.kiev.ua>.

Отримано 17.02.2010