

УДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДУ ФОРМУВАННЯ СТРАХОВОГО ТАРИФУ ПРИ АВТОСТРАХУВАННІ

Анотація. В статті пропонується удосконалення методу формування страхового тарифу при автострахованні по КАСКО та зроблено висновки про загальний розвиток автостраховання в Україні.

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

Вступ. В останні роки автостраховання в Україні набуло стрімкого розвитку. У 2008 році в Україні частка людей, що користуються послугами страхових компаній, зросла до 20% (14% в 2007 році). Воно також сприяє росту страхового ринку України [1]. Але в 1-му кварталі 2009 р. просіли класичні види страхування, що забезпечують більшість страхових премій. Зокрема, на 28,7% зменшилися збори по автострахованню [5], що зв'язано з всесвітньою кризою.

Наземний автомобільний транспорт – найбільш наближений до людей засіб пересування. Головним ризиком знищення або пошкодження транспортного засобу є дорожньо-транспортна пригода (ДТП). За даними МВС в Україні скоюється щорічно приблизно 150 – 200 тис. ДТП. за рік [3]. Тому автостраховання є дійовим засобом зниження ризиків пошкодження транспортного засобу або втрати здоров'я внаслідок ДТП, втрати автомобіля у зв'язку з його викраденням і т.і.

Страхові тарифи при цьому відіграють значну роль. Страхувальнику 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. Вовчака [2], С.С. Осадця [6], В. Тринчука [7], Т.В. Яворської [8] та інших.

Постановка завдання. Метою роботи є створення методу 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.

Результати. Дорожньо-транспортна пригода має ряд характерних статистичних показників щодо місця, часу настання, стажу водія і т. і. Наприклад, понад 30 % усіх ДТП відбувається в обласних центрах, найбільша кількість ДТП припадає на жовтень, який за показниками аварійності майже вдвічі випереджає лютий та березень, а за часом доби лівова частка ДТП припадає на вечірні години "пік" [3].

Існує досить цікава залежність імовірності настання ДТП від стажу водія. Наприклад, водії зі стажем до одного року їздять обережно і скоюють менше за всіх аварій. Більш ніж удвічі частіше порівняно з новачками скоюють аварії водії зі стажем від 6 до 10 років, що пояснюється зниженням пильності та уваги. Решта водіїв посідають місце посередині між цими двома групами, але водії зі стажем 10 – 15 років їздять дещо краще.

При визначенні вірогідності настання ДТП враховують також і інші фактори. Так, помічено, що автомобілі яскравих кольорів – червоні, жовті – менше потрапляють у ДТП, ніж сірі та чорні.

Усі ці фактори слід враховувати при визначенні тарифу в разі укладання договору страхування на випадок пошкодження транспортного засобу внаслідок ДТП.

Українські страховики пропонують різноманітні умови страхування засобів наземного транспорту. Але рідко можна знайти страхову компанію, яка взяла б на страхування автомобіль від усіх ризиків незалежно від країни його виробництва і терміну експлуатації. І це зрозуміло: старі автомобілі і найбільш престижні моделі належать до категорії з підвищеним ризиком. Перші більше потрапляють в ДТП, а другі частіше стають об'єктом для викрадення.

Сьогодні в Україні пропонують наступні види наземного транспортного страхування:

1. АвтоКАСКО (добровільне страхування наземного транспорту);
2. Відповідальності власників авто (обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ));
3. «Зелена картка» (обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на території країн Європи);
4. Страхування перевізників: добровільне страхування відповідальності за книжкою МДП (TIR); страхування відповідальності перевізника при здійсненні міжнародних перевезень наземним транспортом (CMR); страхування відповідальності перевізника при здійсненні внутрішніх перевезень наземним транспортом (ТТН); страхування відповідальності експедиторів та митного перевізника;
5. Страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів;
6. Страхування від нещасних випадків на транспорті;
7. Страхування вантажів та багажу.

Найбільш популярними видами страхування залишаються послуги автострахування (КАСКО та ОСЦПВ), які також мають найбільший потенціал. Згідно даних дослідження ринку страхових послуг для фізичних осіб на послуги автострахування КАСКО і ОСЦПВ припадає в 2008 р. найбільша частина користувачів (8% і 7% опитаних відповідно). Крім цього, в 2-му півріччі 2008 року в порівнянні до 1-го збільшилася частина користувачів обох послуг (КАСКО – на 2,4 п.п., ОСЦПВ – на 4,3 п.п.) [1].

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ) передбачає страховий захист майна та здоров'я потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди. Згідно полісу ОСЦПВ відшкодування збитків по ДТП покладається на страхову компанію винуватця, яка виступає гарантом відшкодування, а за відсутністю у неї коштів – на Моторне (транспортне) страхове бюро України. Страховим випадком по ОСЦПВ вважається подія, внаслідок якої заподіяна шкода стороннім особам під час дорожньо-транспортної пригоди, що сталася за участі застрахованого.

Страховий тариф за полісом ОСЦПВ залежить від: типу транспортного засобу; території переважного використання транспортного засобу; сфери використання транспортного засобу; водійського стажу осіб, відповідальність яких застрахована за договором; кількості зазначених у договорі осіб; наявності або відсутності у страхувальника протягом попереднього року доведених у судовому порядку спроб страхового шахрайства.

Добровільне страхування наземного транспорту (КАСКО) – це найпоширеніший вид транспортного страхування. До страхових ризиків належать: дорожньо-транспортна пригода, стихійні лиха, вибух, пожежа, попадання сторонніх предметів на поверхню автомобіля, протиправні дії третіх осіб, викрадення автомобіля.

Страховий тариф 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. Для легкових автомобілів тариф по КАСКО складає від 3 до 7% страхової суми на рік.

При формуванні страхового тарифу по КАСКО існує система індивідуальних знижок, яка має назву "бонус-малус". Згідно Закону України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" [4] бонус-малус – це система підвищень або знижок до базової ставки страхового тарифу, за допомогою якої страховик коригує страхову премію залежно від того, чи були страхові випадки по відношенню до об'єкта страхування у певному проміжку часу.

При укладанні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності вперше страхувальнику присвоюється клас 3 (три). Залежно від кількості страхових випадків, які виникли у період дії попередніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності при укладанні з ним такого договору на новий строк, застосовується підвищуючий коефіцієнт страхового тарифу з присвоєнням нижчого класу до найнижчого – М чи з урахуванням безаварійної експлуатації транспортного засобу та при відсутності страхових випадків, які виникли з вини страхувальника, – понижуючий коефіцієнт з присвоєнням вищого класу [4].

Чим більше страхових випадків, тим нижче клас. А чим їх менше, тим клас вище. Якщо в перший рік дії договору страхування аварій не було, то клас підвищується до чотирьох. Так само відбувається в кожному наступному періоді. У результаті за 10 років безаварійної їзди можна підвищити свій клас по системі "бонус-малус" до 13 і знизити страховий тариф удвічі.

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, що не порушує правила дорожнього руху.

Таким чином, є доцільним у системі "бонус-малус" враховувати не тільки кількість страхових випадків, а й кількість дрібних та великих правопорушень, таких як завищення швидкості руху, проїзд на червоне світло, паркування в недозволеному місці й т.і.

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 таким 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 1 – 2 дрібних правопорушення; до групи С – страхувальників, які за попередній рік мали 3 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.

Оскільки зменшення витрат на страхування є потужним стимулом для власників транспортних засобів, можна припустити, що кількість страхувальників, що потрапили в групи 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 із інших фірм нижчими тарифами будуть притягнуті страхувальники групи А, що компенсує ймовірний відтік водіїв зі значним рівнем правопорушень. Тобто відбудеться реструктуризація страхових платежів.

Для страхової компанії від нововведення подвійна вигода: по-перше, знизиться кількість страхових випадків, а отже, і розмір виплат, по-друге, за рахунок привабливих низьких тарифів для водіїв групи А будуть притягнуті додаткові клієнти, а звідси, збільшаться страхові платежі.

Висновки. Запропонований метод формування страхового тарифу із урахуванням розділення страхувальників на три групи А, В і С в залежності від кількості дрібних та значних правопорушень за певний період (рік) є достатньо ефективним методом зниження страхових виплат, зростання страхових платежів, а отже, збільшення прибутку компанії. Наступним кроком розробки тарифу по КАСКО є формування ставок в залежності від кількості скоєних правопорушень на дорогах за певний період часу.

Література

1. Автострахування в 2008 році було найпопулярнішим видом страхування в Україні. Стаття від 19.02.2009 [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: http://nasta.com.ua/ukr/ins_art_detail.php?ID=558

2. Вовчак О. Д. Страхові послуги : навчальний посібник / О. Д. Вовчак, О. І. Завійська. – Львів : Компакт-ЛВ, 2005. – 656с.

3. Департамент ДАІ МВС України [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua>

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

5. Страховий ринок України в 1 кварталі 2009 г. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://forinsurer.com/news/09/06/05/18990>

6. Страхування : Підручник / За ред. С. С. Осадця. – Вид. 2-ге, перероб. і доп. – К.: КНЕУ, 2002. – 599 с.

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

8. Яворська Т. В. Страхові послуги: навч. посіб.- К.: Знання, 2008. – 350с.

Summary. At the article propose an improved method of forming the insurance rate for motor insurance for hull insurance and draw conclusions about the overall development of motor insurance in Ukraine

Keywords: auto insurance, insurance rate, insurance payments, insurance payments, the system of "bonus-malus".

Стаття надійшла до редакції 21.09.2009