

ГРОШІ, ФІНАНСИ І КРЕДИТ

УДК 368.2

DOI: <https://doi.org/10.32782/2224-6282/165-19>

Волохова Л. Ф.

кандидат економічних наук, доцент,
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0980-4788>

Volokhova Liudmyla

Taras Shevchenko National University of Kyiv

СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ
ВЛАСНИКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ
У КОНТЕКСТІ ІННОВАЦІЙНИХ ТРАНСФОРМАЦІЙ

Страховання виконує стабілізуючу роль в економічному розвитку, тому є важливим фінансовим сектором в епоху нових викликів та загроз. Це зумовлює посилення уваги до страхування загалом та впровадження інновацій у таку важливу його підгалузь, як обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів (ОСЦПВВТЗ) в Україні. Методологія та методика роботи передбачають використання системного підходу, аналізу, порівняння, прогнозування ринку страхування відповідальності. Проведене дослідження дало змогу визначити прогностичні показники впровадження інновацій на страховому ринку. Результати розрахунків прогностичної моделі щодо динаміки продажу електронних полісів ОСЦПВВТЗ в Україні свідчать, що їх обсяги постійно зростають і в 2022 році становитимуть близько 7 млн одиниць. Це дає змогу спрогнозувати покриття електронними полісами ОСЦПВВТЗ до 70% від усіх автотранспортних засобів в Україні.

Ключові слова: страхування відповідальності, власники автотранспортних засобів, інновації, прогнозування, моделювання.

THE CIVIL LIABILITY INSURANCE OF OWNERS OF MOTOR VEHICLES
IN THE CONTEXT OF INNOVATIVE TRANSFORMATIONS

Insurance plays a stabilizing role in economic development, so it is an important financial area in an era of new challenges and threats. This leads to increased attention to insurance in general and the introduction of innovations in such an important area as liability insurance. The specific features of this industry require the development of important recommendations for improving the compulsory civil liability insurance of owners of motor vehicles (CCLIOMV) in Ukraine. The methodology and methods of work involve the use of a systematic approach, analysis, comparison, forecasting in the development of improved regulation of the liability insurance market. The condition for the successful functioning of the insurance market in Ukraine is a decent level of quality of insurance services based on such innovations in car insurance as telematics, namely Usage-based insurance (UBI), is a special program that allows discounts to drivers by tracking their mileage. Another new vector is mobile technology, which allows you to remotely control devices, develop the implementation and maintenance of insurance services with their help. The methods of encouraging the use of motor third party liability insurance services, as well as the approximation of the existing system CCLIOMV to European standards is the use of a bonus-malus – a correction factor for the size of the insurance premium. The need and effectiveness of the introduction of an electronic policy is the ability to independently choose a reliable insurer, provide a guarantee of the acquisition of legitimate insurance protection, the introduction of non-cash using Internet acquiring technology forms of payment for insurance services and more. The scientific research carried out in the work allowed to determine the forecast indicators of the introduced innovations in the insurance market. The results of calculations of the forecast model on the dynamics of sales of electronic policies CCLIOMV in Ukraine show that their volume is constantly growing and in 2022 will amount to about 7 million units. This allows us to forecast the coverage of electronic policies CCLIOMV up to 70% of all vehicles in Ukraine.

Keywords: liability insurance, vehicle owners, innovation, forecasting, modeling.

JEL classification: G22, G28, K15

Постановка проблеми. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВВТЗ) є важливою підгалуззю автотранспортного страхування. Вона має специфічні особливості, а також є соціально вагомою та пов'язаною з інфраструктурою економіки. Тому аналіз та рекомендації щодо вдосконалення ОСЦПВВТЗ сприяють підвищенню ефективності всіх галузей економіки. Розгляд

цих питань з епохою діджиталізації потребує нових досліджень та критичного усвідомлення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Страхуванню цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів присвячені роботи провідних учених. Значний внесок у наукове розроблення загальнотеоретичних основ страхування відповідальності зробили В.Д. Базилевич, С.Б. Березина, Ю.Ю. Вергелюк,

О.О. Гаманкова, С.С. Осадець, Р.В. Пікус, Н.В. Приказюк та інші. У роботах Н.М. Добоша, О.В. Козьменко, Г.В. Кравчука, В.І. Шевченка тощо наголошується, що в науковій літературі бракує ґрунтовних досліджень, які орієнтовані на практичне застосування й узагальнення нагромадженого досвіду у цій сфері. Аналіз наукової дискусії таких учених, як О.В. Золотарьова, А.В. Курінна, М.А. Меда дав змогу акцентувати на необхідності розроблення та впровадження інноваційного вектору цього питання.

Мета статті полягає у визначенні перспективних напрямів розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні на інноваційній основі.

Виклад основного матеріалу. Аналіз поняття обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів дав змогу виділити основну його ознаку, яка притаманна цьому виду страхування, – цільове спрямування захисту майнових інтересів фізичних і юридичних осіб, які є власниками автотранспортних засобів. Цей захист напряму пов'язаний з відшкодуванням шкоди, заподіяної життю, здоров'ю, майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортних пригод [9]. У тривалому процесі становлення в Україні обов'язкового страхування відповідальності власників автотранспортних засобів цей процес досі є незавершеним. Незважаючи на те, що впродовж 2009–2019 рр. частка автострахування на ринку страхових послуг України в середньому становила 33,2%, а темпи приросту ОСЦПВВТЗ досягли 51% у 2019 р. порівняно з 2017 р. [9], нагальною соціальною потребою залишається підвищення ефективності захисту прав потерпілих на відшкодування шкоди.

Сьогоднішні реалії вказують на те, що розвиток цивільної і професійної відповідальності значно відстає від загальносвітової практики, але страхування відповідальності нині є одним із найбільш перспективних сегментів страхового бізнесу, на що вказують насамперед обсяги придбання нових ліцензій на страхування відповідальності.

У науковій літературі зазначається, що з 2014 року почався новий виток розвитку ОСЦПВ, пов'язаний із прийняттям поправок до законодавства цілими блоками. Водночас необхідно усвідомлювати, що, скажімо, розширення переліку обов'язкових видів страхування у перспективі може призвести у суспільстві до серйозних негативних наслідків, пов'язаних, зокрема, зі зростанням напруженості в середовищі страхувальників, які незадоволені тарифами і правилами страхування, збільшенням збитковості страхових операцій, посиленням прагнення до шахрайства з боку і клієнтів і страховиків [1; 8].

Умовою успішного функціонування страхового ринку України є гідний рівень якості страхових послуг. Одним із рішень цього є інновації в автострахуванні, такі як телематика, а саме Usage-based insurance (UBI), тобто спеціальна програма, яка дає змогу надавати знижки водіям, відстежуючи їхній пробіг. Іншим новим вектором є мобільні технології, які дають змогу дистанційно керувати пристроями, розвивати реалізацію та обслуговування страхових послуг [5].

Методом заохочення користування послугами страхування відповідальності власників автомобільного транспорту та шляхом наближення наявної системи ОСЦПВВТЗ до європейських стандартів є засто-

сування бонус-малуса. Це – коригуючий коефіцієнт, за допомогою якого страховик коригує страхову премію залежно від того, чи були страхові випадки щодо об'єкта страхування у певному проміжку часу.

З метою підвищення ефективності застосування системи «бонус-малус» необхідно реалізувати такі заходи: розробити обов'язкову для застосування просту і єдину систему «бонус-малус»; створити єдиний реєстр водіїв за наслідками ДТП тощо. Нині система «бонус-малус» працює неефективно і потребує корекції. Насамперед ігнорується нормативна база, яка потребує створення електронної онлайн-системи, основною функцією якої є розрахунок для кожного водія індивідуального коефіцієнту бонус-малуса [3].

Необхідність та ефективність запровадження електронного поліса в страхуванні неодноразово доводилися фахівцями страхової сфери. Це насамперед можливість самостійного вибору надійного страховика, забезпечення гарантії придбання легітимного страхового захисту, запровадження безготівкової з використанням технологій Інтернет-еквайрингу форми оплати страхової послуги; забезпечення доступного в реальному часі контролю за наявністю діючого поліса забезпечення ефективної протидії страховому шахрайству [6].

Для більшості страхувальників етап урегулювання претензій у разі настання страхового випадку є вирішальним у відносинах зі страховою компанією і нерідко стає приводом до подання скарги. Найбільша частка скарг надходить у зв'язку зі зволіканням з виплатою страхового відшкодування та порушенням строків виплати.

Наведемо такі дані: впродовж 2019 та 2020 років 49,1% від загальної кількості вимог потерпілих в ДТП за майновими збитками були врегульовані з терміном до 90 днів; 21,2% – від 91 до 120 днів; 29,7% – понад 120 днів. У країнах ЄС середній строк виплат за майновими збитками коливається від 15 до 30 днів [10].

На рис 1 наведені розміри вартості полісів страхування відповідальності власників транспортних засобів у 2019 р., дол. США.

Ця інформація подається з огляду на те, що розміри страхових виплат тісно пов'язані з розмірами страхових премій (вартості поліса ОСЦПВВТЗ).

Порівняно з економічно розвиненими країнами в Україні не тільки невеликий розмір компенсації постраждалим у ДТП, а й відносно невисока вартість полісу «Автоцивілки».

Отже, система врегулювання збитків теж потребує значних змін, які дадуть змогу скоротити термін виплат та відновити довіру громадян до страхування. Це можливо через запровадження системи мотивованого інвестування страховиками у якість послуг. Для ефективної системи прямого відшкодування збитків за договорами ОСЦПВВТЗ необхідно спрямувати зусилля на такі заходи, як створення єдиної в країні системи незалежної експертизи транспортних засобів; розроблення механізму взаєморозрахунків за прямим відшкодуванням збитків між страховиками через Кліринговий центр [4].

Важливою пропозицією може бути скасування ліміту виплат за Європротоколом та розширення його на повну страхову вартість, зазначену в полісі. При цьому з метою уникнення зловживань необхідно максимально формалізувати «європротокол» і у разі його

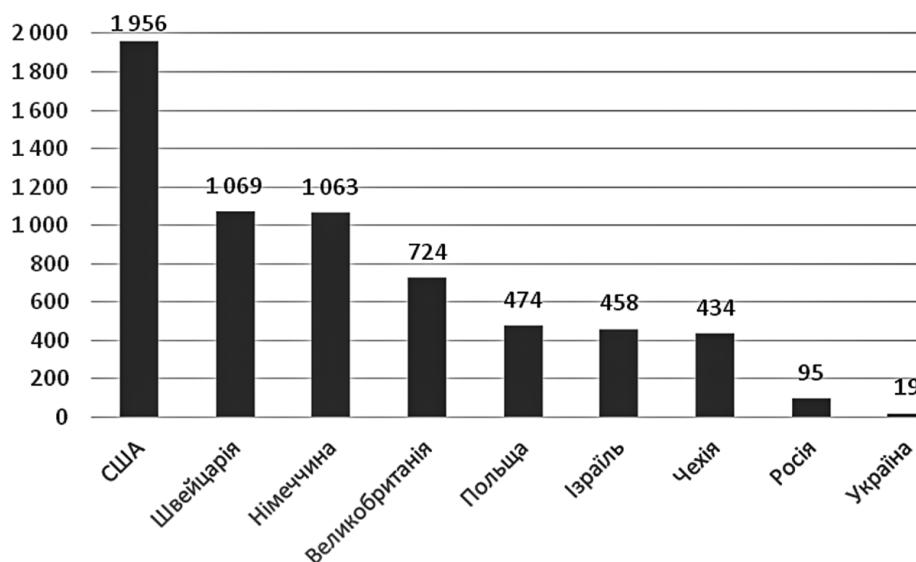


Рис. 1. Вартість полісу страхування відповідальності власників транспортних засобів у 2019 р., дол. США

Джерело: складено автором на основі [10]

застосування обов'язково оглядати транспортні засоби обох учасників ДТП та надавати матеріали з фото- і відеофіксаторів. Необхідно також орієнтуватися на європейські стандарти, за якими страхові виплати здійснюються і винному, і невинному водієві в разі, якщо йдеться про звичайні аварії. З огляду на це, варто узаконити відшкодування страховиком страхувальнику шкоди шляхом прямого відшкодування збитків. Спир має розглядатися спеціально створеною комісією у 30-денний термін. У разі незгоди таке рішення може бути оскаржене в арбітражному суді [8].

З метою вивчення перспектив розвитку ОСЦПВВТЗ щодо інноваційного вектору автором була побудована прогнозна модель продажу електронних полісів в Україні. Динаміка придбання електронних полісів ОСЦПВВТЗ за період 2018–2019 рр. наведена на рис. 2.

Для прогнозування величини продажу е-полісів ОСЦПВВТЗ використаємо квадратичне рівняння регресії:

$$y = a \times t^2 + b \times t + c, \quad (3.1.)$$

де y – кількість проданих е-полісів, шт.; t – фактор часу.

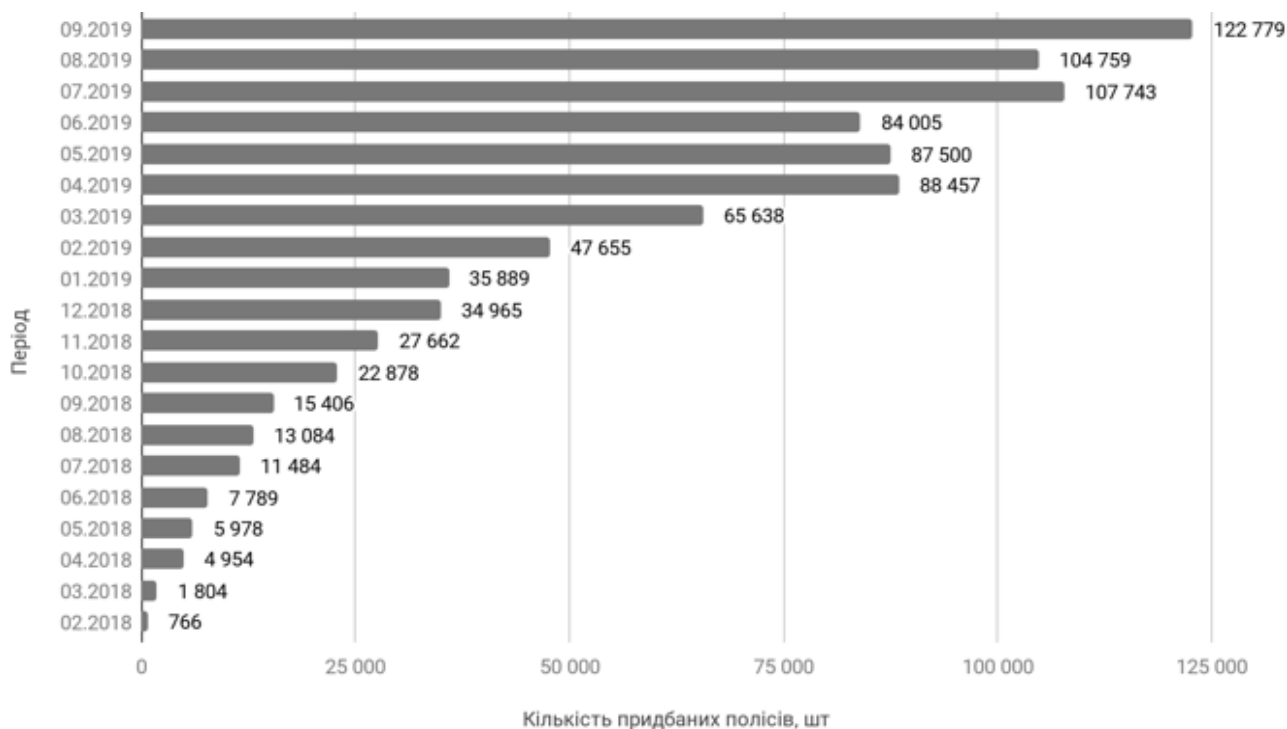


Рис. 2. Динаміка придбання електронних полісів ОСАЦВ за період 2018–2019 рр. в Україні

Джерело: складено автором на основі [10]

Для знаходження параметрів a , b та c розв'яжемо систему рівнянь:

$$\begin{cases} a\sum t_i^4 + b\sum t_i^3 + c\sum t_i^2 = \sum t_i^2 y_i \\ a\sum t_i^3 + b\sum t_i^2 + c\sum t_i = \sum t_i y_i \\ a\sum t_i^2 + b\sum t_i + nc = \sum y_i \end{cases} \quad (3.2.)$$

Для наших даних система рівнянь має вигляд:

$$20a + 190b + 2470c = 891185$$

$$190a + 2470b + 36100c = 12851025$$

$$2470a + 36100b + 562666c = 199142063$$

Отримуємо $c = 328.67$, $b = 348.903$, $a = 653.912$

Рівняння тренду: $y = 328.67t^2 + 348.903t + 653.912$

Емпіричні коефіцієнти тренду a , b , c є лише оцінками теоретичних коефіцієнтів β , а саме рівняння відзеркалює лише загальну тенденцію в поведінці досліджуваних змінних. Отже, в нашій моделі вивчена тимчасова залежність Y (кількість проданих е-полісів ОСЦПВВТЗ) від часу t .

Для оцінки якості параметрів рівняння побудуємо розрахункову таблицю 1.

Статистична значущість рівняння перевірена за допомогою коефіцієнта детермінації:

$$R^2 = 1 - \frac{\sum (y_i - \hat{y}_i)^2}{\sum (y_i - \bar{y})^2} = 1 - \frac{718470371.1076}{31526498737.75} = 0.9772. \quad (3.3)$$

Для цього рівняння коефіцієнт детермінації $R^2 = 0,9772$, що свідчить про щільний зв'язок між факторами. Отже, встановлено, що в досліджуваній ситуації 97,72% загальної варіабельності Y пояснюється зміною часового параметру. Це дає змогу використовувати цю модель для прогнозування рівня продажу електронних полісів ОСЦПВВТЗ в Україні в майбутньому.

Перевірка гіпотез щодо коефіцієнтів рівняння тренду F-статистика здійснюємо за допомогою критерію Фішера.

$$F = \frac{R^2}{1-R^2} \times \frac{n-m}{m-1} = \frac{0.9772}{1-0.9772} \times \frac{20-2}{2-1} = 364.4803. \quad (3.4)$$

Знаходимо з таблиці $F_{кр}(2; 17; 0.05) = 3.59$,

де m – кількість факторів в рівнянні тренду ($m = 2$).

Оскільки $F > F_{кр}$, то коефіцієнт детермінації і загальном рівняння тренду статистично значущі.

На основі рівняння нелінійної регресії побудуємо прогнозний графік продажу е-полісів ОСЦПВВТЗ в Україні (рис. 3).

Як видно з рис. 3, обсяги продажу електронних полісів ОСЦПВВТЗ постійно зростатимуть, що дає змогу спрогнозувати, що до 2022 року вони становитимуть приблизно 7 млн шт. З урахуванням 10%-го зростання кількості авто їх кількість становитиме до 2022 року близько 10 млн, що дає змогу спрогнозувати покриття електронними полісами ОСЦПВВТЗ до 70% від усіх авто в Україні.

Висновки. Проведене дослідження дало змогу виокремити напрями першочергового реформування ринку обов'язкового страхування відповідальності власників автотранспорту.

Визначення конкретних заходів щодо наближення українського страхового ринку ОСЦПВВТЗ до європейських стандартів інноваційного вектору є необхідним у межах інтеграції України до європейського простору і передбачає:

- підвищення потужності страхових компаній;
- впровадження інноваційних технологій щодо реалізації страхових послуг;
- реалізацію функції державного контролю щодо дотримання вимог чинного законодавства за платоспроможністю, достатністю страхових резервів, диверсифікацією страхового портфеля;
- відновлення довіри українського народу до страховиків;
- створення служби боротьби із шахрайством.

Таблиця 1

Розрахункова таблиця для визначення коефіцієнта детермінації та критерію Фішера

t	y	y(t)	(y-y _{cp}) ²	(y-y(t)) ²
0	766	653.912	1917848745.563	12563.644
1	1804	1331.485	1828011402.563	223270.299
2	4954	2666.398	1568575827.563	5233121.943
3	5978	4658.652	1488512851.563	1740680.274
4	7789	7308.245	1352051285.063	231125.163
5	11484	10615.179	1093972162.563	754849.685
6	13084	14579.453	990691362.563	2236380.72
7	15406	19201.068	849911985.563	14402539.911
8	22878	24480.023	470076601.563	2566476.454
9	27662	30416.318	285517057.563	7586265.823
10	34965	37009.953	92049633.063	4181832.803
11	35889	44260.929	75173235.063	70089188.959
12	47655	52169.245	9583668.063	20378403.693
13	65638	60734.901	444313701.563	24040382.572
14	88457	69957.897	1927012455.063	342216804.917
15	87500	79838.234	1843908010.563	58702659.202
16	84005	90375.911	1555967193.063	40588506.595
17	107743	101570.928	3992186264.063	38094469.235
18	104749	113423.286	3622806005.063	75243235.618
19	122779	125932.984	6118329290.063	9947613.598
Всього	891185	31526498737.75	718470371.108	891185

Джерело: складено автором на основі [10]

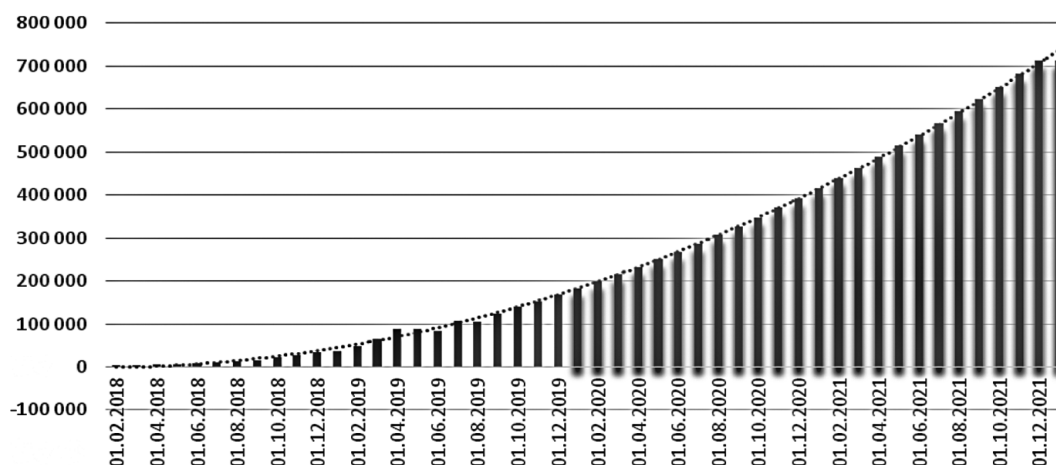


Рис. 3. Прогнозний графік продажу е-полісів ОСЦВВТЗ в Україні

Джерело: складено автором на основі попередніх розрахунків

Список використаних джерел:

1. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 22.09.2005 р. № 2902-IV із подальшими змінами та доповненнями. URL: <http://www.zakon.rada.gov.ua>
2. Березіна С.Б. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: проблеми та рішення. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка*. 2016. № 7(184). С. 6–14.
3. Вергелюк Ю.Ю. Сучасний стан та проблеми автомобільного страхування в Україні : *Збірник наукових праць Університету державної фіскальної служби України*. 2018. № 2. С. 28–40. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/znpnudps_2018_2_5
4. Золотарьова О.В. Транспортне страхування: реалії та пріоритети розвитку в Україні. *Економіка суспільство*. 2018. № 18. С. 763–775.
5. Курінна А.В. Сучасні тенденції страхування транспортних засобів в Україні. *Журнал східноєвропейського права*. 2019. № 59. С. 158–164. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/jousepr_2019_59_23
6. Меда М.А. Актуальные проблемы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. *Молодой ученый*. 2019. № 13. С. 199–200. URL: <https://moluch.ru/archive/251/57642/> (дата звернення: 25.01.2021).
7. Страхові послуги : підручник / за ред. В.Д. Базилевича. Київ : Логос, 2014. 544 с.
8. Шевченко В. Сегодня стоимость ОСАГО в Украине не позволяет обеспечить справедливую страховую защиту. *Insurance Top*. 2018. № 3(63). С. 4–5.
9. Підсумки діяльності страхових компаній за 2019 рік. URL: nfp.gov.ua/files/OgliadRinkiv/SK/sk_2020.pdf (дата звернення: 12.01.2021)
10. Інформація про стан і розвиток страхового ринку України. Нацкомфінпослуг. URL: <https://www.nfp.gov.ua/ua/Informatsiia-pro-stan-i-rozvytok-strakhovoho-rynku-Ukrainy.html> (зі змінами і доповненнями).

References:

1. Pro obovyazkove strakhuvannya tsyvilno-pravovoyi vidpovidalnosti vlasnykiv nazemnykh transportnykh zasobiv: Zakon Ukrainy vid 22.09.2005 r. № 2902-IV iz podal'shymy zminamy ta dopovnennyamy [On compulsory insurance of civil liability of owners of land vehicles: Law of Ukraine of 22.09.2005]. Available at: <http://www.zakon.rada.gov.ua>
2. Berezina S.B. (2016) Obovyazkove strakhuvannya tsyvilno-pravovoyi vidpovidalnosti vlasnykiv nazemnykh transportnykh zasobiv: problemy ta rishennya [Obligatory insurance of civil liability of owners of land vehicles: problems and solutions]. *Visnyk Kyiv's'koho natsional'noho universytetu imeni Tarasa Shevchenka* [Bulletin of the Taras Shevchenko National University of Kyiv], no. 7(184), pp. 6–14.
3. Verheliuk Y.Y. (2018) Suchasnyy stan ta problemy avtomobil'noho strakhuvannya v Ukraini [The current state and problems of car insurance in Ukraine]: *Zbirnyk naukovykh prats Universytetu derzhavnoyi fiskalnoyi sluzhby Ukrainy* [Collection of scientific works of the University of the State Fiscal Service of Ukraine], no. 2, pp. 28–40.
4. Zolotarova O.V. (2018) Transportne strakhuvannya: realiyi ta priorytety rozvytku v Ukraini [Transport insurance: realities and priorities of development in Ukraine]. *Ekonomika suspilstvo* [Economy society], no. 18, pp. 763–775.
5. Kurinna A.V. (2019) Suchasni tendentsiyi strakhuvannya transportnykh zasobiv v Ukraini [Modern trends in vehicle insurance in Ukraine]. *Zhurnal skhidnoyevropeyskoho prava* [Journal of Eastern European Law], no. 59, pp. 158–164. Available at: http://nbuv.gov.ua/UJRN/jousepr_2019_59_23
6. Meda M.A. (2019) Aktual'nyye problemy strakhovaniya grazhdanskoy otvetstvennosti vladel'tsev transportnykh sredstv [Actual problems of insurance of civil liability of vehicle owners]. *Molodoy uchenyy* [Young scientist], no. 13, pp. 199–200. Available at: <https://moluch.ru/archive/251/57642/>
7. Bazylevych V.D. (2014) Strakhovi posluhy: pidruchnyk [Insurance services: textbook]. Kyiv: Lohos. (in Ukrainian)
8. Shevchenko V. (2018) Segodnya stoimost OSAGO v Ukraine ne pozvolyayet obespechit spravedlivuyu strakhovuyu zashchitu [Today the cost of OSAGO in Ukraine does not allow to provide fair insurance protection]. *Insurance Top* [Insurance Top], no. 3(63), pp. 4–5.
9. Pidsumky diyalnosti strakhovykh kompaniy za 2019 rik [Results of insurance companies for 2019]. Available at: nfp.gov.ua/files/OgliadRinkiv/SK/sk_2020.pdf
10. Informatsiya pro stan i rozvytok strakhovoho rynku Ukrainy [Information on the state and development of the insurance market of Ukraine]. *Natskomfinposlugh* [National Committee for Financial Services]. Available at: <https://www.nfp.gov.ua/ua/Informatsiia-pro-stan-i-rozvytok-strakhovoho-rynku-Ukrainy.html>