

УДК 339.138

Романенко Л.Ф., Горшкова Ю. В.

ДЖЕРЕЛА ФОРМУВАННЯ ЦЕНТРАЛІЗОВАНИХ СТРАХОВИХ РЕЗЕРВНИХ ФОНДІВ МОТОРНО ТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВОГО БЮРО УКРАЇНИ

Проведено аналіз структури джерел формування централізованих резервних страхових фондів. Досліджено практику управління страховими фондами. Виявлені основні тенденції у формуванні джерел фінансових ресурсів страхових резервних фондів.

Ключові слова: фінансові ресурси, страховий фонд, резерви, компенсаційні виплати.

Analysis of structure of sources of funding of centralized reserved insurance funds was conducted. Practice of management of insurance funds was researched. Essential trends in formation of sources of funding of centralized reserved insurance funds were defined.

Keywords: financial resources, insurance fund, reserves, compensation payment.

Автотранспорт є масовим видом транспорту та при цьому найбільш аварійним в усьому світі. За даними світової організації охорони здоров'я, щорічно жертвами дорожньо-транспортних пригод (надалі ДТП) в усьому світі стають 1,2 млн. чоловік, а близько 50 млн. отримують поранення або залишаються інвалідами. Дорожньо-транспортний травматизм приблизно коштує країнам 518 млрд. доларів щорічно, що складає в середньому від одного до двох відсотків їх ВВП. За прогнозами експертів до 2020 року ДТП будуть знаходитись на десятому місці серед причин смертності на планеті. З кожним роком в світі зростає автомобільний парк. Особливо великими темпами він збільшується в Україні. Темп приросту продаж нових авто в Україні в середньому щорічно збільшується на 40% [1].

При цьому щорічно в Україні, за розрахунками автора, трапляється більше 150 тисяч ДТП, в яких гине більше 7 тисяч та травмується більше 47 тисяч осіб, сотні тисяч транспортних засобів отримують серозні пошкодження. В Україні кожні 12 хвилин трапляються ДТП, фактично кожні дві години гине людина. Збитки від ДТП, за українською методикою розрахунку, складає більше 1,4% ВВП, а за світовою – більше 3,5% ВВП [1].

Таким чином автомобілізація обумовила багато проблем екологічного, енергетичного, транспортного, криміногенного характеру. Найбільш суттєвою є проблема забезпечення безпеки дорожнього руху. Тому з метою підвищення безпеки дорожнього руху та мінімізації збитків від ДТП в Україні здійснюється обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (надалі ОСПВВНТЗ) та здійснюються попереджувальні заходи. Для забезпечення виконання зобов'язань по ОСПВВНТЗ страховиками створюються такі централізовані страхові резервні фонди: Фонд страхових гарантій, Фонд захисту потерпілих та Фонд попереджувальних заходів. Джерелом формування таких фондів є кошти отримані від страховиків, які здійснюють ОСПВВНТЗ. На сьогодні однією з головних проблем ефективного функціонування централізованих страхових резервних фондів залишається джерела їх формування та ефективне використання коштів фондів.

Проблеми формування джерел централізованих страхових фондів моторно-транспортного страхового бюро України (надалі МТСБУ) при страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів досліджуються в сучасній науко-

вій літературі такими науковцями як О.М. Зальотов [2] Я.П. Шумелда [3], О. Бондар [4], А.Ф. Філонюк [2], П. Фурсевич [4] та інші.

Водночас, ці проблеми не знайшли однобокого та повного висвітлення у вітчизняній науковій літературі, що обумовлює актуальність дослідження формування та використання джерел централізованих страхових резервних фондів МТСБУ при страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Метою дослідження є виявлення та аналіз структури джерел формування централізованих резервних страхових фондів та вивчення практики управління фондами.

Для забезпечення гарантійних функцій МТСБУ, як асоціації страховиків, які на законних підставах займаються ОСПВВНТЗ, при Бюро створюються централізовані страхові резервні фонди: Фонд страхових гарантій (ФСГ); Фонд захисту потерпілих в дорожньо-транспортних випадках (фонд захисту потерпілих - ФЗП); Фонд попереджувальних заходів (ФПЗ).

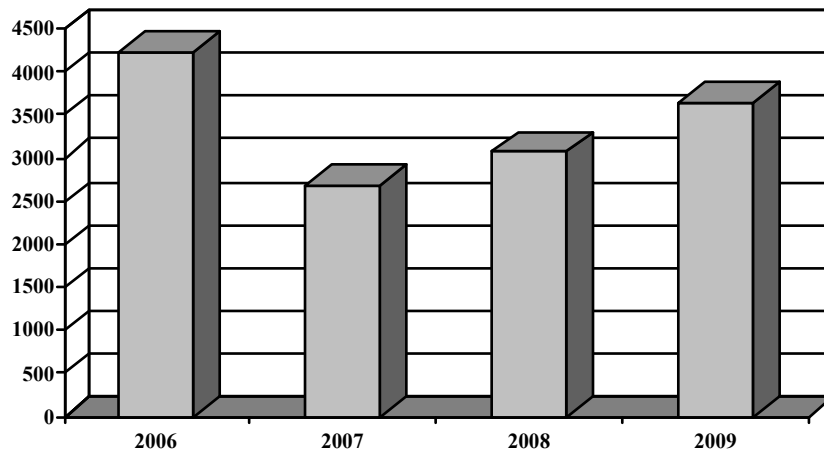
Фонд страхових гарантій створений згідно: Закону України «Про страхування», Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [5], Статуту МТСБУ, Положенню про централізований страховий резервний фонд страхових гарантій МТСБУ, Положенню про порядок і умови формування централізованого страхового резервного фонду страхових гарантій, Положенню про порядок розміщення засобів централізованого страхового резервного фонду страхових гарантій, іншим нормативно-правовим документам і призначений для виконання гарантійних функцій, а також регламентних завдань МТСБУ (Табл. 1).

Таблиця 1

Джерела формування та напрями використання грошових коштів з
Централізованого Фонду страхових гарантій МТСБУ

Джерела формування грошових коштів	Напрями фінансування
<ul style="list-style-type: none"> - внесок страховика до гарантійного депозиту, як частина гарантійного внеску до фонду страхових гарантій у розмірі, що визначається шляхом ділення мінімального розміру гарантійного депозиту на кількість страховиків – повних членів Бюро, але не меншому за еквівалент 200 тисяч євро в частині гарантійного резерву; - початковий внесок страховика до гарантійного резерву, як частина гарантійного внеску до фонду страхових гарантій у розмірі, еквівалентному 100 тисяч євро - відрахування страховиків з премій за міжнародними договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності в розмірі, визначеному Координаційною радою Бюро; - повернені Бюро, в регресному порядку, кошти за заподіяну шкоду в результаті дорожньо-транспортного випадку; - добровільні внески і пожертвування - інші надходження, не заборонені чинним законодавством 	<ul style="list-style-type: none"> - недостатності засобів і майна страховика - повного члена МТСБУ, який визнаний банкрутом і ліквідований, для виконання його зобов'язань по договорах обов'язкового міжнародного страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; - спричинення шкоди власниками зареєстрованих в Україні транспортних засобів, якщо такі власники надали відповідним уповноваженим органам інших країн страховий сертифікат "зелена карта", виданий від імені страховиків - повних членів МТСБУ (у тому числі фальшиві, неправомочні і змінені в незаконний спосіб сертифікати "зелена карта") і за умови, що такий страховик не відшкодував шкоду; - спричинення шкоди на території України, водіями-нерезидентами, на умовах і в об'ємах, встановлених законодавством про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів і принципами взаємного врегулювання шкоди на території країн - членів міжнародної системи автомобільного страхування "Зелена карта"; - при інших обставинах, визначених законом про цивільно-правову відповідальність і міжнародними договорами відносно обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності

Відносно надходжень грошових коштів до Фонду страхових гарантій (ФСГ), то приріст їх об'ємів був різним впродовж 2006-2009 рр. Надходження грошових коштів у 2009 році в порівнянні з 2008 роком збільшились на 16%, при цьому в порівнянні з 2006 р надходження зменшились лише на 14% на відміну від попередніх років. Найбільш результативним був в цьому відношенні 2006 рік, найменш – 2007 рік, в якому було зафіксовано зменшення надходжень грошових коштів на 36,4%. Таке зменшення, перш за все, обумовлене переглядом органу управління МТСБУ розміру відрахувань відрахування страховиків з премій за міжнародними договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності до централізованого фонду страхових гарантій з 5% до 3%, а також з якісною зміною страхового портфеля – збільшенням в ньому частки «довгих» договорів СЦПВВНТЗ. (Рис. 1) [6].



Джерело: за даними МТСБУ

Рис. 1. Динаміка надходження грошових коштів до Фонду страхових гарантій, тис. грн.

Відносно зміни розмірів регламентних виплат з ФСГ чітко просліджується тенденція до постійного їх збільшення (Рис.2).



Джерело: за даними МТСБУ[6].

Рис. 2 Динаміка виплат з Фонду страхових гарантій, 2006-2009 рр., тис. грн.

У 2009 році в порівнянні з 2007 і 2008рр. загальна їх сума зросла на 130,1% і 75,1% відповідно. Основна частина виплат з Фонду страхових гарантій здійснюється на виплати по страхових випадках і гарантійних вимогах від Національних Бюро країн-членів міжнародної системи «Зелена карта» за фінансовими зобов'язаннями страховиків-членів МТСБУ.

У 2006 році доля надходжень до Фонду захисту потерпілих (ФЗП) (табл. 2) відносно загального об'єму страхових платежів, що надійшли, за полісами ОСЦПВВНТЗ склала 4,95%.

Таблиця 2.

Джерела формування та напрями використання грошових коштів з Фонду захисту потерпілих [5].

Джерела формування	Напрями фінансування
<ul style="list-style-type: none"> - разові гарантійні внески страховиків при отриманні ними статусу асоційованого члена Бюро, у тому числі засоби, зараховані як частина Гарантійного внеску, які на момент набирання чинності Закону були внесені страховиками-членами МТСБУ до фонду захисту потерпілих, в розмірі, еквівалентному не менше, ніж 100 000 Євро, який визначається страховиками з врахуванням вимог Положення про фонд захисту потерпілих; - відрахування страховиків з премій обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності в розмірі, визначеному Координаційною радою Бюро; - повернені Бюро, в регресному порядку, кошти за заподіяну шкоду в результаті дорожньо-транспортного випадку; - добровільні внески і пожертвування; - інші надходження, не заборонені чинним законодавством 	<ul style="list-style-type: none"> - відшкодування шкоди заподіяної транспортним засобом, власник якого не застрахував свою цивільно-правову відповідальність, крім шкоди, заподіяної транспортному засобу, який не є забезпеченим транспортним засобом, та майну, яке знаходилося в такому транспортному засобі; - відшкодування шкоди заподіяної невстановленим транспортним засобом, крім шкоди яка заподіяна майну та навколишньому природному середовищу; - відшкодування шкоди заподіяної транспортним засобом який вийшов з володіння власника не з його вини, а у результаті протиправних дій іншої особи; - відшкодування шкоди заподіяної транспортним засобом у разі надання страхувальником або особою, відповідальність якої застрахована, свого транспортного засобу працівникам міліції та медичним працівникам закладів охорони здоров'я згідно з чинним законодавством; - відшкодування шкоди від ДТП, винуватцями якої є учасники бойових дій та інваліди 1 групи, які особисто керували належним їм транспортним засобом, а також особи які керували транспортним засобом, належним інваліду 1 групи, у його присутності - оплата послуг аварійних комісарів

Цей показник впродовж чотирьох останніх років має тенденцію до зниження (2007 рік – 4,41%, 2008 рік – 3,95%, 2009 рік – 3,45%) (Рис. 3) [6].

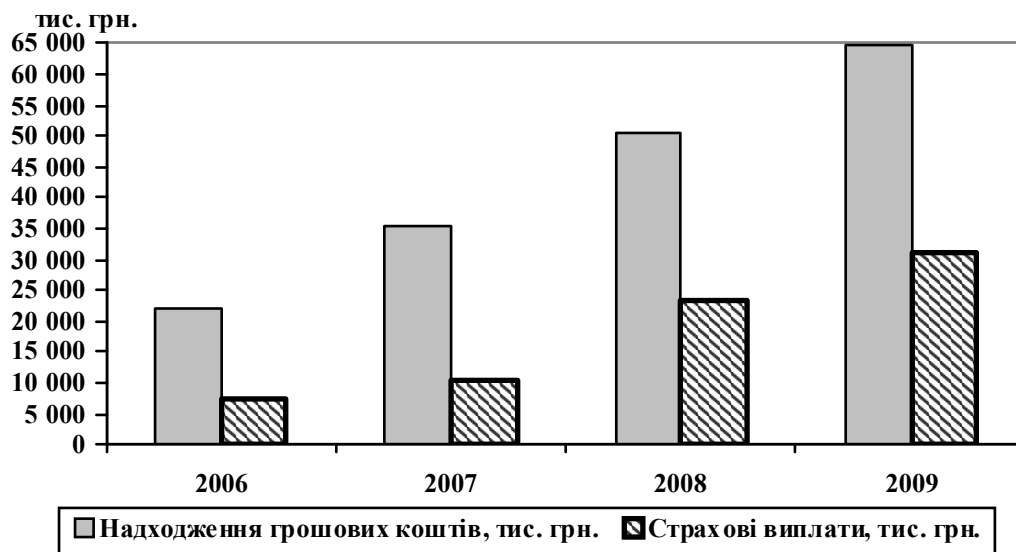
Динаміка надходження грошових коштів та здійснення регламентних страхових виплат з ФЗП впродовж 2006-2009 років має позитивну тенденцію до збільшення (Рис. 4).

За цей період сума надходжень грошових коштів збільшилася з 21,98 до 64,62 млн. грн., сума страхових виплат – з 7,3 до 31,26 млн. грн. Проте, динаміка надходжень і здійснення страхових виплат в ці роки була не порівнянною. Так приріст надходжень та здійснення страхових виплат з фонду в 2009 році в порівнянні з 2008 роком складав 28,20% та 34,26% відповідно а, приріст в 2008 році в порівнянні з 2007 роком складав 42,8% і 121,9% відповідно, в 2007 році в порівнянні з 2006 роком – 60,5% і 43,4%. Тобто, за останній рік темпи зростання страхових виплат з ФЗП стали істотно перевищувати темпи зростання надходжень грошових коштів.



Джерело: за даними МТСБУ [6]

Рис. 3 Порівняння надходжень грошових коштів до Фонду захисту потерпілих із загальним об'ємом, по полісах ОСЦПВВНТЗ, 2006-2009 рр.



Джерело: за даними МТСБУ [6]

Рис. 4. Динаміка надходження грошових коштів і здійснення страхових виплат з Фонду захисту потерпілих, 2006-2009 рр.

Дана обставина, перш за все, обумовлена зменшенням управлінським органом МТСБУ розміру відрахувань страховиків зі страхових премій (з 5% до 3%) за договорами ОСЦПВВНТЗ до ФЗП, а також відносно великою кількістю страхових виплат за подіями, що сталися з вини незастрахованих водіїв [5].

Про соціальну значущість і гарантійну функцію ФЗП свідчить кількість і об'єм здійснених страхових виплат. Так, впродовж 2006-2008 рр. з даного Фонду здійснено регламентні виплати на суму більше 72 млн. грн. по 7248 справі.

У 2009 році з Фонду захисту потерпілих було виплачено страхових виплат на суму більше 31,00 млн. грн. по 2977 справам, що на 34,23% і 31,14% більше, ніж в 2008 році відповідно. В порівнянні з 2006 роком дані показники збільшилися на 326,3% і 247,8% відповідно (Табл. 3).

Таблиця 3

Динаміка страхових виплат з Фонду захисту потерпілих МТСБУ в 2006-2009 рр. [6].

Показники	2006	2007	2008	2009	Приріст, % 2007/2006	Приріст, % 2008/2007	Приріст, % 2009/2008
Сума здійснених страхових виплат, млн. грн.	7,33	10,51	23,28	31,25	(+43,4)	(+121,5)	(+34,23)
Врегульовано справ, шт.	856	1145	2270	2977	(+33,8)	(+98,25)	(+31,14)

Джерело: розрахунки автора за даними МТСБУ

Така позитивна тенденція до збільшення страхових виплат з Фонду захисту потерпілих впродовж 2006-2009 рр. обумовлена, з одного боку, зростанням кількості договорів ОСЦПВВНТЗ (річних), що укладаються, а з іншого боку – в дорожньому русі бере участь багато незастрахованих автотранспортних засобів. Таким чином, кількість врегульованих справ і регламентних виплат з Фонду захисту потерпілих з кожним роком стає все більше і більше.

Аналіз структури страхових виплат з Фонду захисту потерпілих впродовж 2006-2009 років свідчить про те, що основна частина страхових виплат з фонду направлена на відшкодування шкоди, що заподіюється водіями незастрахованих транспортних засобів, учасниками бойових дій, інвалідами війни і виплати за збанкрутілі страхові компанії.

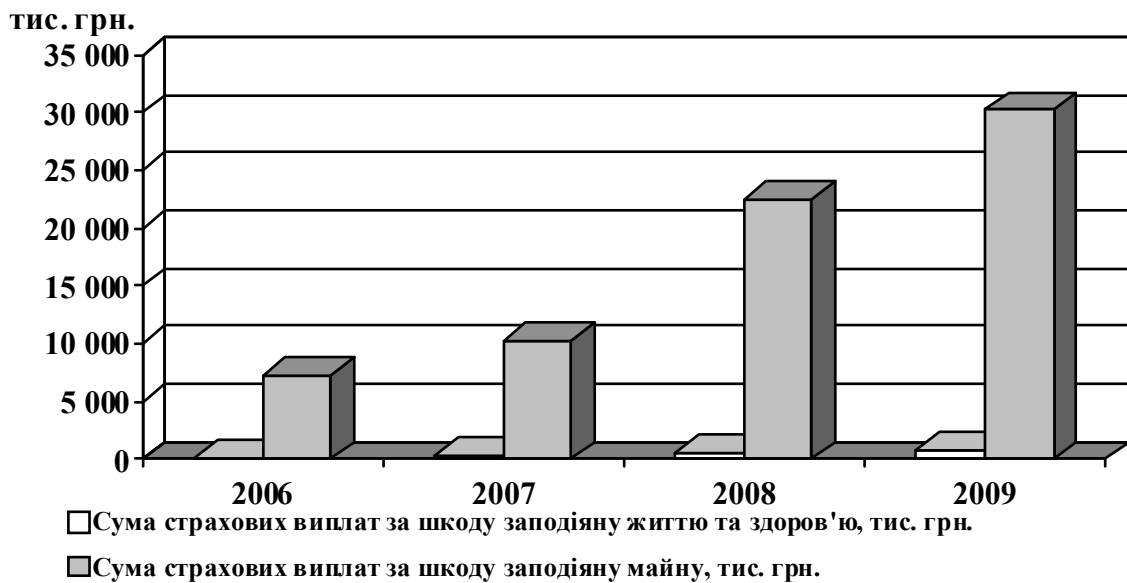
Відносно об'єму страхових виплат з ФЗП за шкоду, заподіяну життю і здоров'ю, в порівнянні з виплатами за шкоду, нанесену майну, то основна сума таких виплат направлена на відшкодування шкоди майну.

Автор зазначає, що не дивлячись на розмір страхових виплат з ФЗП, надходження до цього фонду у 2009 році перевищують витрати в 2,07 рази. В основному, така різниця у витратах викликана недоліками українського законодавства в частині механізму відшкодування шкоди, заподіяної життю і здоров'ю.

Таким чином проаналізувавши динаміку надходжень та виплат з ФЗП впливає незбалансованість грошових потоків фонду. Тому автор пропонує, виходячи з даних відображених в діаграмі (рис. 5) для більшої збалансованості фонду збільшити розмірів страхових виплат по шкоді заподіяну життю та здоров'ю.

В Україні, з метою проведення попереджувальних заходів, направлених на підвищення безпеки дорожнього руху і зменшення кількості страхових випадків за ОСЦПВВНТЗ створений централізований фонд страховиків - Фонд попереджувальних заходів. Засоби цього фонду належать страховикам-членам бюро, управління фондом здійснюється Дирекцією МТСБУ.

Нормативно-правовою базою функціонування даного фонду є: Положення про фонд попереджувальних заходів МТСБУ, Статут МТСБУ і Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». (Табл. 4)



Джерело: за даними МТСБУ [6]

Рис. 5. Порівняльна динаміка об'ємів виплаченого відшкодування за шкоду, заподіяну майну, життю та здоров'ю, 2006-2009 рр.

Таблиця 4.

Джерела формування та напрями використання грошових коштів з Фонду попереджувальних заходів [5].

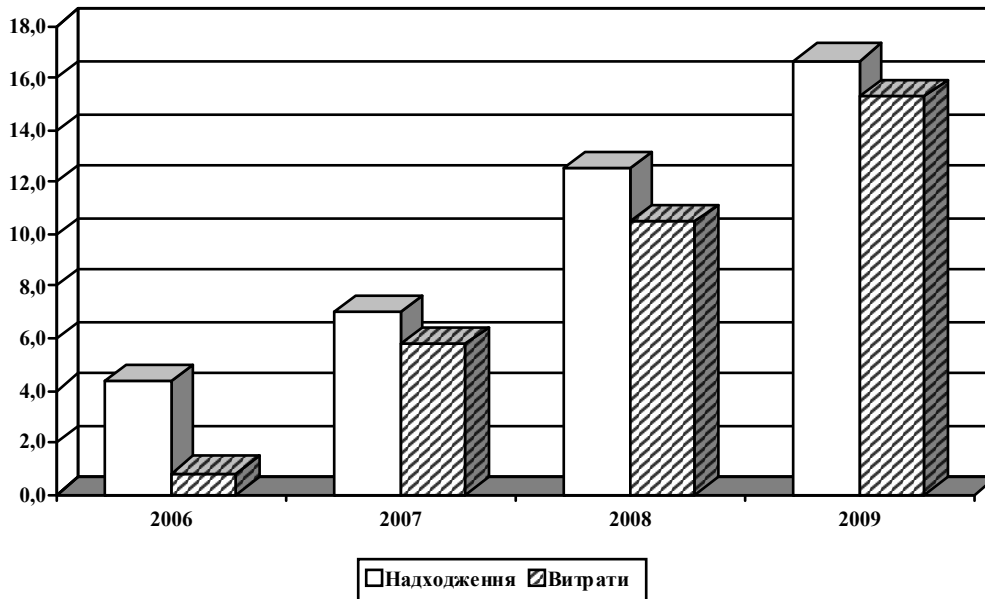
Джерела формування	Напрями фінансування
<ul style="list-style-type: none"> - відрахування страховиків з премій обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності в розмірі, визначеного Президією МТСБУ, але не більш ніж 1 відсоток від отриманих премій по внутрішніх договорах обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності - добровільні внески і пожертвування 	<ul style="list-style-type: none"> - проведення інформаційно-роз'яснювальної роботи серед учасників дорожнього руху відносно безпеки дорожнього руху, правил поведінки на дорогах, державної політики з безпеки дорожнього руху; - забезпечення створення сучасних засобів і розробки нормативних документів відносно безпеки дорожнього руху; - виготовлення і поширення агітаційних матеріалів для учасників дорожнього руху; - науково-технічне забезпечення безпеки дорожнього руху; - посилення контролю за дорожньо-транспортною дисципліною учасників дорожнього руху на вулично-дорожній мережі і в пунктах пропуску через державний кордон;

Позитивну динаміку надходження частки страхових премій від страховиків та фінансування попереджувальних заходів, щодо зниження ризику пов'язаного з дорожнім рухом, за рахунок Фонду попереджувальних заходів (ФПЗ) МТСБУ відображує рис.6.

У 2009 році надходження до Фонду в порівнянні з 2008 роком зросли до 16,7 млн. грн., що на 24,6% більше ніж було зібрано в 2008 році. Автором зазначається що у

2008 році надходження до Фонду в порівнянні з 2006 і 2007 роками виросли до 12,6 млн. грн. Приріст в 2009 році склав більше 80,0% в порівнянні з 2007 роком і 1,9 разу більше, ніж в 2006 році.

Аналогічна ситуація спостерігалася і з використанням за цільовим призначенням грошових коштів з цього Фонду. У 2009 році витрачено більше 15,3 млн. грн., що на 31,2% більше ніж у 2008 році. Загалом у 2009 році витрачено на 81,0% більше, ніж в 2007 році і в 12 разів більше, ніж за весь 2006 рік. Але при цьому починаючи з року заснування фонду надходження постійно перевищують витрати фонду [6].



Джерело: за даними МТСБУ [6]

Рис. 6. Динаміка надходження і використання грошових коштів з Фонду попереджувальних заходів МТСБУ, 2006-2009 рр., млн. грн.

Таким чином виходячи з вищенаведених даних Фонд попереджувальних заходів МТСБУ є незбалансованим, надходження в 2009 році на 8,0% перевищують витрати з цього фонду. Згідно зі ст. 39.1 Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 1961-IV від 01.07.04 МТСБУ є невідповідною організацією постає питання про прибутковість фонду та як наслідок неефективне управління коштами фонду [5].

Проведений аналіз джерел надходження та використання грошових коштів з централізованих фондів дозволяє зробити наступні узагальнення та висновки:

Ефективність функціонування фондів, їх роль в забезпеченні страхових виплат та заходів щодо зниження ризиків дорожнього руху полягає в тому, яка частина їх коштів йде:

- відшкодування за шкоду, заподіяну майну, життю та здоров'ю при ОСЦПВВНТЗ
- на популяризацію ОСЦПВВНТЗ;

- на створення умов для реалізації права будь-якого водія (резидента і нерезидента) виконати свій громадянський обов'язок відносно укладення договору СЦПВВНТЗ не лише безпосередньо на території країни, але і в пункті пропуску через державний кордон. Лише у такому випадку буде гарантований соціальний захист всіх учасників дорожнього руху;

- на участь страховиків в заходах щодо технічної оснащеності безперервного контролю наявності, а також дійсності страхових документів у водіїв наземних транспортних засобів, цивільна відповідальність яких підлягає обов'язковому страхуванню;

- на фінансування різнопланових заходів навчально-методичного і дослідницького характеру, а також моніторингу у сфері страхування

Виходячи з наявної інформації найбільш «соціально навантаженим» є фонд захисту потерпілих МТСБУ. Відсутність більш детальної статистичної інформації не дає змогу зробити точні та конкретні висновки стосовно соціальної ефективності централізованих страхових фондів.

Автор зазначає що не існує чіткого економічного обґрунтування відрахування страховиків з премій обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності. Проте найбільше надходження грошових коштів здійснюється до ФЗП, при цьому регламентні виплати з цього фонду в основному направлені на відшкодування шкоди майну. Автор пропонує переглянути розміри виплат по шкоді заподіяну життю в сторону їх збільшення при цьому внести відповідні зміни в частину механізму відшкодування шкоди, заподіяної життю і здоров'ю.

Автор пропонує збільшити джерела надходження грошових коштів до ФПЗ за рахунок грошових надходжень від штрафів водіїв в яких не було полісу ОСЦПВВНТЗ в розмірі 50% від штрафу. При цьому також збільшити витрати з цього фонду на науково-технічне забезпечення безпеки дорожнього руху.

Результати проведеного аналізу можуть використовуватись: при аналізі діяльності МТСБУ, за умов перегляду існуючої системи формування джерел централізованих страхових фондів та удосконалення їх ефективного використання, та як наслідок покращення існуючого механізму врегулювання збитків отриманих внаслідок ДТП; спеціалістами у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, студентами, викладачами, аналітиками та всіма кого цікавлять питання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Література:

1. Державний комітет статистики України: [Електронний ресурс]. Режим доступу: URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
2. Филонюк А.Ф. Страховая индустрия Украины: стратегия развития. / А.Ф. Филонюк, А.Н. Залетов. –К.: Бизон. – 2008. – 478 с.
3. Шумелда Я.П. Страхування / Я. П. Шумелда. – К.: Міжнародна агенція «Бізон», 2007. – 548 с.
4. Бондар О. Обов'язкове страхування / О. Бондар, О. Залетов, П. Фурсевич. – К.: Міжнародна агенція «Бізон», 2005. – 452 с.
5. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 1961-IV від 01.07.04.
6. Моторно-транспортного страхового бюро України: [Електронний ресурс]. Режим доступу: URL: <http://www.mtsbu.ua>

Рекомендовано до друку
д.е.н., проф. Багровою І.В., 01.06.2010

Надійшла до редакції:
26.05.2010