

## ОСОБЛИВОСТІ ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ ГАРАНТІЙ У СИСТЕМІ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ

*У статті визначено та проаналізовано рівні фінансового механізму гарантування у системі автотранспортного страхування. Здійснено дослідження особливостей функціонування гарантійного фонду в обов'язковому автотранспортному страхуванні в Україні. Проаналізовано основні джерела формування фінансових ресурсів гарантійного фонду та напрями їх використання. Виявлено проблеми діяльності страховиків у сегменті обов'язкового автотранспортного страхування та загрози і можливості гарантування страхових виплат у цьому виді страхування. Досліджено чинники впливу на поліпшення фінансового механізму гарантування у системі автотранспортного страхування в Україні.*

*Ключові слова: автотранспортне страхування, фінансовий механізм гарантування у системі автотранспортного страхування, гарантійний фонд, страховики, страхувальники, потерпілі особи.*

SALAYCHUK O.

Kyiv National University of Trade and Economics

## THE FEATURES OF FINANCIAL GUARANTEE MECHANISM IN MOTOR INSURANCE SYSTEM

*This article defines and analyses the levels of financial guarantee mechanism in motor insurance system. Research of the compulsory motor insurance guarantee fund's features in Ukraine has been performed. Analysis of the main sources and application of the guarantee fund has been conducted. The author analyses weak points of the insurers' activity in compulsory motor insurance segment, defines threats and opportunities for guaranteeing of insurance indemnities in this type of insurance. Factors impacting on improvement of the financial guarantee mechanism in motor insurance system in Ukraine have been investigated. The main actual problems of the first financial guarantee mechanism level which have been detected by author are unjustified insurance agent commission rates, low level of state control over the insurer's activity, low quality assets of insurers which are entitled to undertake compulsory motor third party liability insurance, unfair competition of insurers leading to illegal insurance tariffs cutting. The second financial guarantee mechanism level is presented only in compulsory motor third party liability insurance through functioning of insurance guarantee funds. In Ukraine there are two insurance guarantee funds in motor insurance: Victims' protection Fund and Insurance guarantees Fund which are operated by Motor (Transport) Insurance Bureau of Ukraine (MTIBU). The factors impacting on functioning of the Victims' protection Fund are the following: recent two times increase of the insured sums in compulsory motor third party liability insurance, increase of uninsured vehicles leading to increase in insurance guarantee indemnities, increase of insurance guarantee indemnities for insurers-bankrupts. The analysis of the second financial guarantee mechanism level reveals some imbalance between sources of guarantee fund's formations and their use. The third financial guarantee mechanism level is presented in international Green Card insurance and partly in property motor insurance (CASCO). This level is potentially important for domestic motor insurance as it helps to establish additional financial provision for domestic insurers in order for them to cover their financial risks taking into account the declared by the Ukrainian Government gradual harmonization of the national insurance market with European standards.*

*Key words: motor insurance, financial guarantee mechanism in motor insurance system, guarantee fund, insurers, insureds, victims.*

**Постановка проблеми.** Страхування є надійним інструментом захисту майнових прав фізичних та юридичних осіб. Саме страхування мінімізує фінансове навантаження на страхувальників внаслідок настання непередбачуваних подій, для усунення наслідків яких необхідно акумулювати та витратити значні кошти. Масові, соціально-орієнтовані види страхування, зокрема обов'язкове автотранспортне страхування ще більше актуалізують потребу суспільства у цьому інструменті, адже коло потенційних потерпілих осіб, життю, здоров'ю та майну яких може бути завдана шкода значно розширюється. За таких обставин, наріжним постає питання забезпечення високого рівня платоспроможності страховиків та функціонування компенсаційно-гарантійного фінансового механізму, який би дозволив страховикам гарантувати виконання взятих зобов'язань, а страхувальникам та потерпілим особам отримати вчасно та у повному обсязі страхове відшкодування.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Дослідженню окремих аспектів означеної проблеми присвячені праці ряду зарубіжних науковців та практиків: В. Райхер, Б. Райзберг, А. Азрилян, Д. Бланд, І. Корчевська, В. Шевчук, А. Курсі, Р. Дейда, У. Лемор, Є. Герман та ін. Серед вітчизняних науковців заслуговують на увагу роботи С. Волосович, В. Базилевича, С. Осадеця, К. Лібіх, О. Залетова, Н. Внукової, М. Лутака, Т. Ротової, Р. Пікус, Я. Шумелди, В. Фурмана, А. Камневої, Т. Говорушко, Г. Бовсунівської, Т. Яворської, О. Гаманкової та ін.

**Метою статті** є дослідження особливостей фінансового механізму гарантій у системі автотранспортного страхування в Україні.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Нині існує широке розуміння того, що стабільність, фінансова інтеграція, цілісність і захист прав споживачів є не лише сумісними, але взаємодоповнюючими [1, с. 13]. Підґрунтям цього у межах системи автотранспортного страхування є функціонування надійного

фінансового механізму гарантування виконання страховиками фінансових зобов'язань перед страхувальниками та потерпілими, дослідженню якого приділяється значна увага з боку міжнародних організацій та національних фінансових регуляторних органів.

Фінансовий механізм гарантування у системі автотранспортного страхування умовно можна розглядати на трьох рівнях: на мікрорівні (страховик), макрорівні (національний гарантійний фонд) та на міжнародному рівні (міжнародна система автомобільного страхування, міжнародні перестраховики тощо).

Як показує зарубіжний досвід здійснення автотранспортного страхування, кількість рівнів фінансового механізму гарантування страхових виплат у цьому комплексі видів страхування корелюється з розвитком автотранспортного ринку в цілому. Так, на етапі впровадження автотранспортного страхування на страховому ринку фінансовий механізм гарантування, як правило, представлений лише на мікрорівні. З подальшим розвитком автотранспортного страхування, запровадженням його обов'язковості, зростанням лімітів відповідальності страховиків виникає потреба у наступних, вищих рівнях цього механізму. У розвинених країнах, у автотранспортному страхуванні, як правило, представлені всі три рівні фінансового механізму гарантування страхових виплат.

Для розкриття особливостей фінансового механізму гарантій у системі автотранспортного страхування слушним є його аналіз на кожному із визначених умовних рівнів.

Перший рівень гарантування є визначальним у системі автотранспортного страхування, адже він закладає підвалини функціонуванню фінансового механізму гарантій. Саме на цьому рівні приймається ризик страхувальника, формуються страховиком достатні та якісні резерви для покриття майбутніх збитків за укладеними договорами страхування, здійснюється ефективна тарифна та інвестиційна політика, досягається збалансованості страховий портфель, здійснюється розміщення оптимальної програми перестраховування тощо.

На сьогодні, в умовах жорсткої конкуренції на ринку обов'язкового автотранспортного страхування, більшість страховиків-членів МТСБУ, у пошуках нових шляхів активізації страхувальників, не приділяють достатньої уваги ефективному управлінню ризиками страхової діяльності, а їх стратегію діяльності зводиться до звичайного демпінгу та встановлення необґрунтованих розмірів комісійної винагороди для страхових агентів. Так, знижка до 50% від розміру страхового платежу при укладенні страховиком договору обов'язкового страхування стала інструментом конкурентної переваги для багатьох страховиків [2]. Враховуючи мінімальну маржу страхового агента у 5-10%, нескладно припустити, що мінімальний розмір комісійної винагороди у окремих агентів досягає 55-60% від суми зібраних премій за договорами цього виду страхування. Варто відзначити, що відповідно до чинного законодавства розмір витрат на ведення справи, що включає, зокрема і агентську винагороду, не повинен загалом перевищувати 20%. Наслідком такої політики страховиків є, як правило, відсутність достатнього обсягу страхових резервів для покриття майбутніх збитків за фінансовими зобов'язаннями перед потерпілими та страхувальниками. За умови сприятливого економічного зовнішнього середовища поточні зобов'язання таких страховиків сплачуються за рахунок нових надходжень від зібраних страхових премій, тим самим, інститут страхування підмінюється класичними «фінансовими пірамідами». Будь-які зміни на мікро-, чи макрорівнях, які призводять до зменшення темпу зростання страхових платежів, автоматично стають причиною неплатоспроможності страховиків та, за умови бездіяльності акціонерів, ведуть до їх банкрутства.

Нагляд за здійсненням страховиками ефективної діяльності, яка б дала змогу формувати достатні страхові резерви для виконання договірних зобов'язань є основним завданням профільних державних органів, насамперед, Національної комісії, що здійснює державне регулювання ринків фінансових послуг, та МТСБУ.

Так, за результатами моніторингу базових показників страховиків-членів МТСБУ, який проводиться на регулярній основі спеціалізованим Комітетом МТСБУ з управління ризиками, упродовж останніх років спостерігалася тенденція до зростання кількості членів Бюро (табл. 1), фінансовий стан яких викликає занепокоєння. Так, у 2011 році – 14 страхових компаній (або 16% від загальної кількості страховиків-членів МТСБУ) належали до груп з граничним або незадовільним фінансовим станом, у 2012 році – 21(25%), у 2013 році – 25(30%). Варто відзначити, що до 2015 року у структурі базових показників, які використовувалися для моніторингу страховиків-членів МТСБУ домінували показники фінансового стану страховиків. Проте, враховуючи наслідки глибокої економічної рецесії у 2014 році, які призвели до погіршення якості активів страховиків, якими представлені страхові резерви та втрати частини коштів страховиків, які були розміщені у «проблемних» банківських установах, починаючи з 2015 року відбулися зміни у методології проведення цього моніторингу. Зокрема, змістився акцент з дослідження фінансових показників діяльності страховиків на аналіз якості врегулювання ними страхових випадків, оперативність внесення ними інформації про укладені договори страхування до централізованої бази даних МТСБУ та наявність скарг потерпілих на діяльність страховиків. Така зміна у методології суттєво вплинула на розподіл страховиків по групах ризику. Як видно з табл. 1, вже у 2015 році лише 7 страховиків (12%), а у 2016 році – 5 (9%) належали до груп із високою потенційною загрозою.

Незважаючи на досить умовне покращення показників моніторингу страховиків-членів МТСБУ протягом останніх двох років, значною є кількість страховиків, фінансовий стан яких потребує вжиття заходів для їх докапіталізації.

Таблиця 1\*

## Розподіл страховиків-членів МТСБУ за групами ризику

| Рік  | Групи страховиків  |                        |                      |                          | Разом, страховиків-членів МТСБУ |
|------|--------------------|------------------------|----------------------|--------------------------|---------------------------------|
|      | 1 група – «стійка» | 2 група – «задовільна» | 3 група – «гранична» | 4 група – «незадовільна» |                                 |
| 2011 | 16                 | 53                     | 12                   | 2                        | 83                              |
| 2012 | 15                 | 48                     | 15                   | 6                        | 84                              |
| 2013 | 9                  | 51                     | 15                   | 5                        | 80                              |
| 2014 | 6                  | 46                     | 8                    | 4                        | 64                              |
| 2015 | 28                 | 23                     | 7                    | 0                        | 58                              |
| 2016 | 21                 | 29                     | 5                    | 0                        | 55                              |

\*Складено автором, за даними МТСБУ.

Протягом 2010-2016 років з членів МТСБУ вибуло 44 страховика, з яких лише 11 (25%) на підставі заяв про добровільний вихід. Решта 33 (75%) були позбавлені членства у зв'язку із існуючою заборгованістю перед МТСБУ. Як видно з табл. 2, починаючи з 2012 року, заборгованість до фондів МТСБУ стала основною причиною вибуття страховиків із складу цього об'єднання. Упродовж 2013-2016 років у результаті незадовільного фінансового стану та у зв'язку із заборгованістю перед фондами МТСБУ членства в Бюро було позбавлено 26 страховика. Піковим періодом став 2014 рік, коли майже 30% страховиків втратили членство в МТСБУ, а зобов'язання більшості з них були покладені на фонди МТСБУ.

Таблиця 2\*

## Частка страховиків, що вийшли зі складу МТСБУ за 2010-2016 роки

| Роки         | Кіл-ть страховиків, що втратили членство у МТСБУ у зв'язку із заборгованістю перед фондами МТСБУ | Кіл-ть страховиків, що добровільно вийшли із складу МТСБУ | Разом (2+3) | Загальна кіл-ть страховиків-членів МТСБУ | Частка страховиків, що вийшли зі складу МТСБУ (%) |
|--------------|--|---|-------------|--|---|
| 2010         | 2  | 3   | 5           | 85                                       | 5,9   |
| 2011         | 1  | 3   | 4           | 83                                       | 4,8   |
| 2012         | 4  | 0   | 4           | 84                                       | 4,8   |
| 2013         | 4  | 2   | 6           | 80                                       | 7,5   |
| 2014         | 17   | 2   | 19          | 64                                       | 29,7  |
| 2015         | 3  | 1   | 4           | 58                                       | 6,9   |
| 2016         | 2  | 0   | 2           | 55                                       | 3,6   |
| <b>Разом</b> | 33   | 11  | 44          | X  | X   |

\*Складено автором, за даними МТСБУ [3].

За експертними оцінками заборгованість страховиків, які втратили членство в МТСБУ перед потерпілими за договорами обов'язкового автотранспортного страхування перевищує 200 млн грн [4]. Ще одним показником, який характеризує недостатню ефективність першого рівня гарантування у системі автотранспортного страхування є якість активів, якими представлені страхові резерви страховиків, які укладають договори цього комплексу видів страхування.

За інформацією експертів [5], із 55 млрд грн загальних активів вітчизняних страховиків лише 33 млрд грн або 60% надійно забезпечені, тобто представлені облігаціями внутрішньої державної позики, банківськими депозитами та іншими інструментами, що відповідають вимогам Закону України «Про страхування» від 07.03.1996 №85/96-ВР. Решта 22 млрд грн (40%) активів забезпечені сумнівними корпоративними акціями, які не котируються на біржі, іпотечними сертифікатами та нерухомістю.

Другий рівень гарантування передбачає передачу ризику від страховика до централізованого гарантійного фонду на випадок настання неплатоспроможності такого страховика. Ключовим суб'єктом цього рівня є національний гарантійний фонд. На відміну від першого рівня, який є притаманним всім видам і формам страхування, другий рівень в Україні представлений лише в обов'язковому автотранспортному страхуванні і забезпечується завдяки функціонуванню централізованих резервних фондів МТСБУ.

Фонди забезпечують на принципах солідарної відповідальності гарантійні повноваження МТСБУ як єдиного об'єднання страховиків, які мають право на здійснення обов'язкового автотранспортного страхування за внутрішніми та міжнародними договорами страхування, відіграючи при цьому важливу соціальну функцію у суспільстві.

Джерела формування та використання коштів фондів МТСБУ регламентуються Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 01.07.2004 № 1961-IV.

Одними із важливих індикаторів ефективності цього рівня гарантування є достатність джерел формування гарантійного фонду та їх збалансованість із джерелами використання.

Джерелами формування коштів фондів МТСБУ є базовий гарантійний внесок страховика,

регламентні щомісячні відрахування із зібраних премій, додаткові внески (цільові додаткові внески) та повернені в регресному порядку кошти за заподіяну у результаті ДТП шкоду.

На сьогодні в МТСБУ захист майнових прав страхувальників та потерпілих у системі автотранспортного страхування забезпечують два централізовані страхові резервні фонди: Фонд захисту потерпілих (ФЗП) та Фонд страхових гарантій (ФСГ). ФЗП забезпечує гарантування страхових та регламентних виплат потерпілим особам за результатами дорожньо-транспортних пригод, що сталися на території України, а ФСГ – за кордоном.

Враховуючи тему нашого дослідження, а також актуальність порушеної у статті проблематики вважаємо необхідним аналіз саме ФЗП, як первинної ланки другого рівня гарантування у системі автотранспортного страхування в Україні.

Основним джерелом формування ФЗП є базовий гарантійний внесок страховика, обов'язковий для набуття ним асоційованого членства в МТСБУ. З 2013 року, мінімальний його розмір складає суму, еквівалентну 500 тис. євро, а при повторному набутті ним статусу асоційованого члена – 750 тис. євро. Кошти, сплачені страховиками як базовий гарантійний внесок до ФЗП, використовуються виключно для здійснення регламентних виплат, у разі недостатності коштів та майна страховика – учасника МТСБУ, що визнаний банкрутом та/або ліквідований, для виконання його зобов'язань за договором обов'язкового автотранспортного страхування.

Наступним джерелом формування фондів МТСБУ є регламентні щомісячні відрахування страховиків з нарахованих премій за договорами внутрішнього та міжнародного страхування. Цей показник є базовим індикатором для аналізу фінансового навантаження на гарантійний фонд, дослідження його достатності та збалансованості (рис. 1). Як видно з рис. 1, до 2015 року всі витрати коштів з ФЗП повністю фінансувалися за рахунок існуючих джерел надходження коштів до даного фонду. Проте, у 2016 році, вперше за час здійснення означеного виду страхування, витрати з ФЗП перевищили джерела надходження. Так, у 2016 році до ФЗП надійшло 104,1 млн грн, а використано було 118,8 млн грн. Дефіцит у 14,7 млн грн покривався за рахунок накопичених у фонді коштів із попередніх періодів.

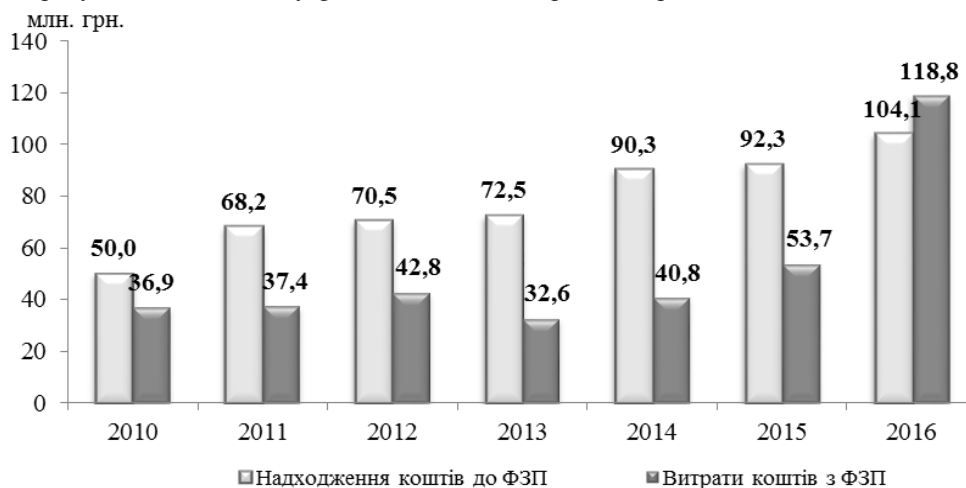


Рис. 1. Динаміка надходжень та виплат з ФЗП МТСБУ за 2010–2016 роки\*

\*Джерело: складено автором, за даними МТСБУ

Така негативна тенденція пояснюється наступними чинниками:

- здійснення з кінця 2015 року регламентних виплат за страховиків, які визнані банкрутами;
- збільшення з 2016 року вдвоє ліміту відповідальності за договорами обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності, що призвело до зростання середньої страхової виплати;
- збільшення кількості ДТП з вини незастрахованих водіїв, а також з вини осіб, які звільнені Законом від обов'язку страхування цивільно-правової відповідальності (учасники АТО).

Окреслені виплати здійснювалися за рахунок фондів МТСБУ.

Важливим є також аналіз темпів приросту надходжень та витрат з ФЗП за останні роки. Відповідно до рис. 2, починаючи з 2014 року темп приросту витрат з ФЗП перевищує темп приросту надходжень до ФЗП. Особливо загрозливою ситуація у 2016 році, де темп приросту витрат у порівнянні з 2015 роком складає 121%, а темп приросту надходжень за аналогічний період складає всього 13%.

Аналіз структури здійснених регламентних виплат з ФЗП у 2016 році засвідчує, що 66% (понад 78 млн грн) таких виплат здійснювалися за шкоду, заподіяну з вини власників незабезпечених транспортних засобів; 23,7% (28,2 млн грн) – гарантійні виплати за неплатоспроможних страховиків; 9,1% (10,8 млн грн) за шкоду, заподіяну з вини пільгових категорій громадян; 0,6% (0,7 млн грн) за шкоду, заподіяну з вини невстановленого транспортного засобу; 0,6% (0,7 млн грн) за шкоду, заподіяну транспортним засобом, який вийшов з володіння власника не з його вини, а у результаті протиправних дій іншої особи (рис. 3).



Рис. 2. Динаміка темпів приросту надходжень та витрат з Фонду захисту потерпілих у 2010–2016 роках\*  
\*Джерело: складено автором, за даними МТСБУ

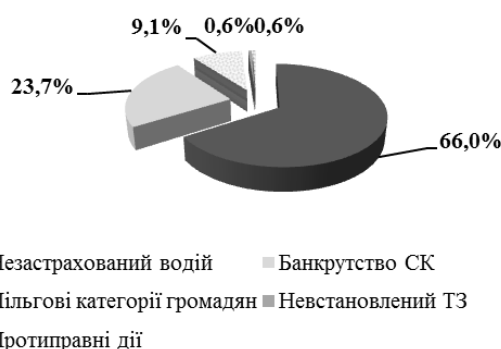


Рис. 3. Структура регламентних виплат з ФЗП у 2016 році\*

\*Джерело: складено автором, за даними МТСБУ

Виплати за шкоду, заподіяну водіями незабезпечених транспортних засобів, які займають ліву частку в структурі виплат з ФЗП, збільшилися на 98,5% у порівнянні із попереднім роком (рис. 4).

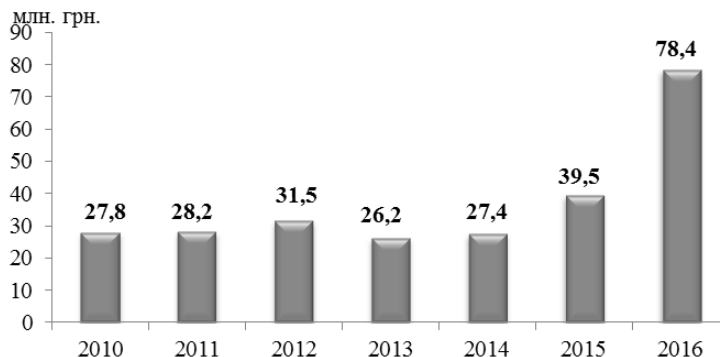


Рис. 4. Сума здійснених регламентних виплат з ФЗП за шкоду, заподіяну водіями незабезпечених транспортних засобів за 2010–2016 роки\*

\*Джерело: розраховано за даними МТСБУ

Різне збільшення суми регламентних виплат з ФЗП за шкоду, заподіяну водіями незабезпечених транспортних засобів протягом 2014–2016 років пояснюється зростаючою за означений період часткою водіїв, які не застрахували свою цивільно-правову відповідальність перед третіми особами. Зокрема, за інформацією МТСБУ [6] у 2014 році частка водіїв, у яких був поліс обов'язкового автотранспортного страхування складала 78%, а у 2015 – 73%. Тобто, майже кожний четвертий водій, який експлуатує транспортний засіб не мав чинного договору обов'язково автостраховання. За експертними оцінками [7], причинами низького рівня забезпеченості водіїв договорами цього виду страхування є відсутність дієвого контролю з боку національної поліції за наявністю у водіїв полісів обов'язкового автотранспортного страхування, економічна криза та зниження рівня життя пересічних громадян, а також низький рівень довіри до страховиків та невисока страхова культура населення.

Окрім того, протягом останніх років спостерігається усталена тенденція до збільшення виплат з ФЗП за шкоду, заподіяну власниками (водіями) транспортних засобів з іноземною реєстрацією, які у переважній більшості випадків є незабезпеченими обов'язковим страхуванням. Недосконалі нормативно-

правова база ввезення та експлуатації таких автомобілів в Україні, а також невизначений їх юридичний статус практично унеможливають ідентифікацію осіб, які ними керують.

За період з 2010 по 2016 роки з ФЗП було здійснено регламентні виплати за шкоду, заподіяну пільговими категоріями громадян, які відповідно до Закону звільнюються від обов'язку укладати договори обов'язкового автотранспортного страхування та за збитки, на загальну суму майже 40 млн. грн.. У 2016 році такі регламентні виплати склали 10,8 млн грн (майже 9,2% від загальної суми регламентних виплат), що на 71,4% більше, ніж у попередньому році (6,3 млн грн) (рис. 5).

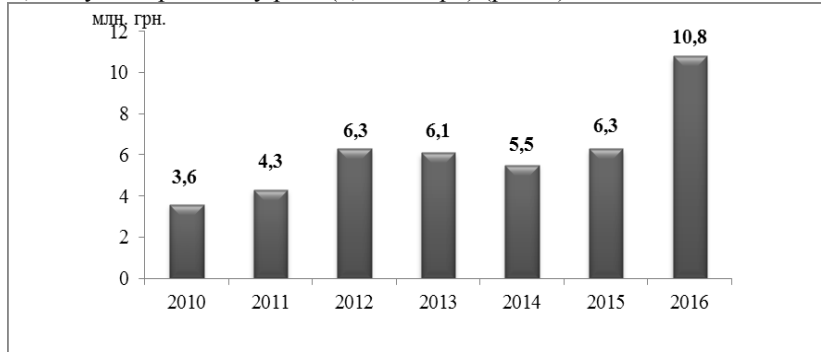


Рис. 5. Сума здійснених регламентних виплат з ФЗП за шкоду, заподіяну пільговими категоріями громадян за 2010–2016 роки\*  
\*Джерело: розраховано за даними МТСБУ

Як вже зазначалося раніше, значне зростання у 2016 році суми здійснених регламентних виплат з ФЗП за шкоду, заподіяну пільговими категоріями громадян є наслідком збільшення учасників бойових дій, зокрема учасників АТО, які звільнені Законом від обов'язку страхування цивільно-правової відповідальності та збитки за яких сплачує МТСБУ за рахунок коштів ФЗП.

МТСБУ за рахунок коштів фонду захисту потерпілих відшкодовує також шкоду потерпілим у разі недостатності коштів та майна страховика-учасника Бюро, що визнаний банкрутом та/або ліквідований, для виконання його зобов'язань за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності. З 2005 по 2013 рік згадані регламентні виплати з ФЗП були незначними (загалом не більше 0,5 млн. грн.), в першу чергу, у зв'язку із недосконалим гарантійним механізмом здійснення таких регламентних виплат. МТСБУ має право здійснювати регламентні виплати потерпілим у разі недостатності коштів та майна страховика-учасника Бюро, що визнаний банкрутом та/або ліквідований. Визнання рішенням суду страховика банкрутом або його ліквідації можливі лише за умови дотримання визначених законодавством формальних процедур (ініціювання банкрутства, звернення до суду, розрахунок ліквідаційної маси, формування черги кредиторів), які на практиці можуть тривати роками. У зв'язку з цим, у 2013 році Президією МТСБУ було вдосконалено механізм гарантійних виплат за неплатоспроможних страховиків шляхом внесення відповідних змін до Договору про співпрацю між МТСБУ та страховиком-членом МТСБУ. Відповідно до прийнятих сторонами змін, МТСБУ отримувало право на здійснення регламентних виплат одразу ж після визнання страховика неплатоспроможним, а також на повернення коштів з ФЗП страховику, у разі його виходу з членів МТСБУ, шляхом сплати страхових відшкодувань потерпілим особам замість такого страховика. Прийняті заходи «розблокували» механізм гарантування страхових виплат за неплатоспроможних страховиків, і як наслідок, починаючи з 2014 року сума здійснених регламентних виплат МТСБУ за неплатоспроможних страховиків почала зростати і за результатами 2016 року перевищила 28 млн. грн., що складає 23,7% від загальної суми регламентних виплат з ФЗП у 2016 році (рис. 6).

Суттєве збільшення регламентних виплат МТСБУ за неплатоспроможних страховиків у 2016 році було також спричинене позбавленням членства протягом 2014–2016 років значної чисельності страховиків внаслідок заборгованості перед фондами МТСБУ. Неспроможність страховиків виконувати взяті фінансові зобов'язання стала наслідком фінансової кризи та підвищення розміру базового гарантійного внеску до ФЗП зі 100 тис. євро до 500 тис. євро. Решта виплат із ФЗП, а саме виплати за ДТП з вини невістановлених транспортних засобів та транспортних засобів, які вийшли із володіння внаслідок протиправних дій інших осіб, є незначними, їх загальний обсяг не перевищує 1,5 млн грн (1,2%).

Звертає на себе увагу незмінність структури регламентних виплат із ФЗП за видом заподіяної шкоди – за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю, та за шкоду, заподіяну майну потерпілих. Так, зокрема, у 2016 році 97,3% було виплачено за майновими вимогами і лише 2,7% за вимогами по життю та здоров'ю (рис. 7). Аналіз попередніх періодів також підтверджує сталість такої диспропорції.

В основному, така різниця у виплатах за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю та за шкоду, заподіяну майну, обумовлена недоліками українського законодавства в частині механізму відшкодування шкоди, заподіяної життю та здоров'ю. Насамперед, йдеться про складність процедури підтвердження фактичних витрат, понесених потерпілою особою у державних лікувальних закладах, які де-юре надаються безкоштовне лікування.

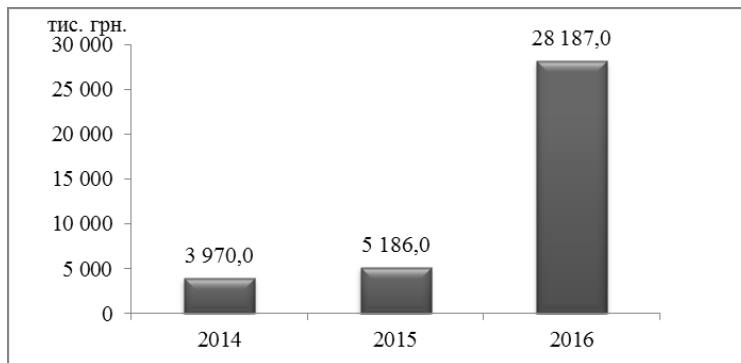


Рис. 6. Динаміка здійснених регламентних виплат з ФЗП за шкоду у разі банкрутства та/або ліквідації страховика-учасника МТСБУ протягом 2014–2016 рр.\*

\*Джерело: розраховано за даними МТСБУ

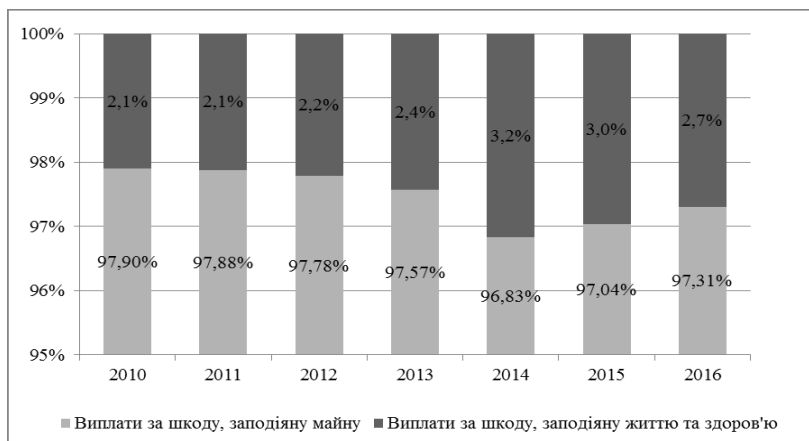


Рис. 7. Структура виплат з ФЗП за шкоду, заподіяну життям та здоров'ям, та за шкоду, заподіяну майну потерпілих за 2010–2016 роки\*

\*Джерело: розраховано за даними МТСБУ

Третій рівень гарантування у системі автотранспортного страхування в Україні на сьогодні представлений лише частково – у сегменті міжнародного обов'язкового автострахування «Зелена картка» та добровільного майнового страхування (КАСКО), у разі якщо об'єктом страхування є дорогі транспортні засоби. Відсутність в Україні третього рівня гарантування за договорами внутрішнього обов'язкового страхування пояснюється низькими лімітами відповідальності страховиків, які укладають договори цього виду страхування, а також фактичною низькою збитковістю цього виду страхування.

Проте, у найближчому майбутньому, на виконання вимог підписаної у 2014 році Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами (надалі – Угода) [8], з іншої сторони, учасники вітчизняного ринку обов'язкового автотранспортного страхування будуть зобов'язані привести у відповідність до європейських стандартів ліміти відповідальності за шкоду, завдану життю, здоров'ям та майну потерпілих осіб внаслідок дорожньо-транспортних пригод на території України. За таких умов, додаткове гарантійно-фінансове забезпечення третього рівня стане необхідним інструментом фінансового механізму гарантування у системі автотранспортного страхування.

**Висновки.** Таким чином, гарантування виплат у системі автотранспортного страхування є важливою складовою здійснення страхової діяльності. Фінансовий механізм такого гарантування умовно можна розглядати на рівні страховика (мікрорівень), національного гарантійного фонду (макрорівень) та міжнародної системи автомобільного страхування, міжнародних перестраховиків (міжнародний рівень).

Аналіз фінансового механізму гарантування в автотранспортному страхуванні в Україні засвідчує про його недостатню ефективний стан. Загрозливі результати моніторингу страховиків-членів МТСБУ, значна кількість неплатоспроможних страховиків протягом останніх років, а також низька якість активів, якими представлені страхові резерви в обов'язковому автотранспортному страхуванні підтверджують необхідність підвищення вимог до учасників страхового ринку та посилення дієвого контролю з боку державного регулятора.

Другий рівень фінансового механізму гарантування у автотранспортному страхуванні представлений у обов'язковому автотранспортному страхуванні та забезпечується функціонуванням централізованих гарантійних страхових резервних фондів МТСБУ. Аналіз джерел формування та використання коштів з фондів МТСБУ засвідчує певну диспропорцію, яка вимагає її оптимізації шляхом

встановлення адекватних щомісячних відрахувань страховиків із зібраних премій за договорами внутрішнього обов'язкового автотранспортного страхування.

Лише сегмент міжнародного обов'язкового страхування «Зелена картка» та частково добровільне автостраховання (КАСКО) містять елементи третього рівня фінансового механізму гарантування у автотранспортному страхуванні. Проте, цей рівень є потенційно важливим для вітчизняного автотранспортного страхування з точки зору створення додаткового фінансового забезпечення для вітчизняних страховиків для покриття їх страхових ризиків враховуючи задекларовану українським Урядом поступову гармонізацію вітчизняного ринку страхування із європейськими стандартами.

### Література

1. Мазаракі А. Домінанти інституційної модернізації фінансової системи / А. Мазаракі, С. Волосович // Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. – 2016. – № 1. – С. 5–23.
2. МТСБУ планирует контролировать тарифную политику страховщиков [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://minfin.com.ua/2014/02/27/1588379/>.
3. Список СК, які вибули з МТСБУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.mtsbu.kiev.ua/ua/about\\_us/leave\\_members\\_list/](http://www.mtsbu.kiev.ua/ua/about_us/leave_members_list/).
4. Страховщики-банкроты задолжали более 200 млн гривен [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://hubs.ua/business/strahovshhiki-bankroty-zadolzhali-bolee-200-mln-griven-69409.html>.
5. Среди украинских страховщиков устроят мощную зачистку http [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [//ubr.ua/finances/finance-ukraine/sredi-ukrainskikh-strahovshchikov-ustrojat-moshchnuju-zachistku-3854558](http://ubr.ua/finances/finance-ukraine/sredi-ukrainskikh-strahovshchikov-ustrojat-moshchnuju-zachistku-3854558).
6. Водители начали экономить на автогражданке – число незастрахованных растет [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://izvestia.kiev.ua/article/94403>.
7. «Зайцы» на дороге [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://minfin.com.ua/2017/07/18/28955177/>
8. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [Електронний ресурс] : [Угоду ратифіковано із заявою Законом № 1678-VII від 16.09.2014] – Режим доступу : [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984_011).

### References

1. Mazaraki A. Dominanty instytucijnoji modernizaciji finansovoji systemy/ A. Mazaraki, S. Volosovych / Visnyk Kyjivskjogho nacionaljnogho torghoveljno-ekonomichnogho universytetu. – 2016. - 1. – S. 5-23.
2. MTSBU planyruet kontrolyrovatj taryfnuju polytyku strakhovshhykov [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu : <http://minfin.com.ua/2014/02/27/1588379/>.
3. Spysok SK, jaki vybuly z MTSBU [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu : [http://www.mtsbu.kiev.ua/ua/about\\_us/leave\\_members\\_list/](http://www.mtsbu.kiev.ua/ua/about_us/leave_members_list/).
4. Strakhovshhyky-bankroty zadolzhaly bolee 200 mln ghryven [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu : <http://hubs.ua/business/strahovshhiki-bankroty-zadolzhali-bolee-200-mln-griven-69409.html>.
5. Sredi ukraynskykh strakhovshhykov ustrojat moshhnuju zachystki http [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu : [//ubr.ua/finances/finance-ukraine/sredi-ukrainskikh-strakhovshchikov-ustrojat-moshchnuju-zachistku-3854558](http://ubr.ua/finances/finance-ukraine/sredi-ukrainskikh-strakhovshchikov-ustrojat-moshchnuju-zachistku-3854558).
6. Vodytely nachaly ekonomytj na avtoghrazhdanke - chislo nezastrahovannykh rastet [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu : <http://izvestia.kiev.ua/article/94403>.
7. «Zajtsy» na doroghe [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu : <http://minfin.com.ua/2017/07/18/28955177/>
8. Association Agreement between the European Union and the European Atomic Energy Community and their member states, of the one part, and Ukraine, of the other part [Elektronnyj resurs] : [Agreement ratified by Law # 1678-VII from 16.09.2014] – Rezhym dostupu: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984\\_011](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984_011).

Рецензія/Peer review : 17.11.2017

Надрукована/Printed : 07.02.2018

Рецензент: д.е.н., проф. Волосович С.В.