

УДК 368.86

DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i61.127888>

## **НЕОБХІДНІСТЬ ТА ЗНАЧЕННЯ КОРИГУЮЧИХ КОЕФІЦІЄНТІВ У СТРАХУВАННІ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВТОВЛАСНИКІВ**

*Кондратенко Д. В., к.е.н, доцент,  
Гудзь А.В., студентка (ХНУБА)*

*У статті досліджено теоретичні аспекти страхування цивільної відповідальності автовласників. Визначена законодавча база на якій ґрунтується обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в Україні. Розкрита схема обчислення страхового тарифу та сутність коригуючих коефіцієнтів у обов'язковому страхуванні цивільної відповідальності автовласників. Проаналізовано страховий портфель Харківської обласної дирекції ПАТ «НАСК «ОРАНТА», отримані страхові премії за договорами обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласників та здійснені за ними виплати. Визначено рівень збитковості за цими договорами, вплив коригуючих коефіцієнтів на дохідність страхової компанії та запропоновано шляхи вирішення даної проблеми.*

**Ключові слова:** *коригуючі коефіцієнти, страхування цивільно-правової відповідальності, обов'язкове страхування, страховий тариф, базовий страховий платіж, страхова премія, страхова виплата, страховий портфель, страховий поліс.*

## **НЕОБХОДИМОСТЬ И ЗНАЧЕНИЕ КОРРЕКТИРУЮЩИХ КОЭФИЦИЕНТОВ В СТРАХОВАНИИ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ**

*Кондратенко Д. В., к.э.н., доцент,  
Гудзь А.В., студентка (ХНУСА)*

*В статье исследованы теоретические аспекты страхования гражданской ответственности автовладельцев. Определена законодательная база на которой основывается обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств в Украине. Раскрыта схема исчисления страхового тарифа и сущность корректирующих коэффициентов в обязательном страховании гражданской ответственности автовладельцев. Проанализированы страховой*

портфель Харьковской областной дирекции ОАО «НАСК» ОРАНТА», полученные страховые премии по договорам обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев и осуществлены по ним выплаты. Определен уровень убыточности по этим договорам, влияние корректирующих коэффициентов на доходность страховой компании и предложены пути решения данной проблемы.

**Ключевые слова:** корректирующие коэффициенты, страхование гражданско-правовой ответственности, обязательное страхование, страховой тариф, базовый страховой платеж, страховая премия, страховая выплата, страховой портфель, страховой полис.

## THE NEED AND VALUE OF CORRECTIONS COEFFICIENTS IN INSURANCE OF CIVIL LIABILITY OF VEHICLE OWNERS

*Kondratenko D.V., Candidate of Economics Sciences, associate professor,  
Gudz A.V., student (Kharkov National University of Civil Engineering and  
Architecture)*

*The article studies the theoretical aspects of car owners' civil liability insurance. Defined legislative framework which is based on compulsory insurance of civil liability of vehicle owners in Ukraine. The scheme of calculation of the insurance tariff and the essence of adjusting factors in compulsory insurance of civil liability of car owners is revealed. The insurance portfolio of the Kharkiv regional Directorate of JSC "NASK" ORANTA", received insurance premiums under contracts of compulsory insurance of civil liability of car owners and made payments on them are analyzed. The level of unprofitability under these contracts, the influence of adjusting factors on the profitability of the insurance company are determined and the ways of solving this problem are proposed.*

**Keywords:** *corrective coefficients, civil liability insurance, compulsory insurance, insurance tariff, basic insurance payment, insurance premium, insurance payment, insurance portfolio, insurance policy.*

**Постановка проблеми.** Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ) є одним з основних видів страхування в Україні. Це пов'язано з тим, що даний вид страхування є обов'язковим для кожного автовласника. В умовах сьогодення ОСЦПВВНТЗ займає надзвичайно важливе місце, оскільки кількість автомобілів постійно зростає, як і кількість страхових випадків за участі автомобілів. Щорічно на дорогах України відбувається близько 150 тис. дорожньо-транспортних пригод, які тягнуть за собою не тільки матеріальні збитки для автовласників, але й призводять до втрати здоров'я й смерті водіїв та інших

учасників дорожнього руху. Дана ситуація турбує не лише водіїв, а і власне страхові компанії, які покликані відшкодовувати збитки завдані страхувальниками. Система розрахунку страхового платежу за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (ОСЦПВ) має суттєві недоліки, що дозволяє обізнаним громадянам сплачувати страхові внески за значно нижчими ставками, ніж інші. Водночас, в отримуванні страхових виплат участь усіх страхувальників є досить таки однаковою. Відповідно, зв'язок між внесками та виплатами є слабким, а страхові компанії потерпають збитки.

За таких умов існують значні стимули до ухилення від сплати звичайної

ціни страхового внеску. Щоб система була справедливою та стійкою, слід переглянути принципи сплати внеску, що і обумовило актуальність даної теми дослідження.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Різні особливості та аспекти ОСЦПВВНТЗ висвітлені в працях багатьох вчених, серед яких С. Б. Березіна [1], О. О. Кульчій [2], Л. А. Зубкова [3], Н. В. Приказнюк [4], Т. П. Моташко [4], А. Р. Клімчук [5] та ін. Так, наприклад, С.Б. Березіна [1] висвітлює проблеми ОСЦПВВНТЗ з боку недоліків існуючої моделі організації страхових виплат. О.О. Кульчій [2] наголошує на проблемі підвищення ефективності правового регулювання договірних відносин ОСЦПВ. У вище перелічених працях окреслені проблеми ОСЦПВВНТЗ. У працях Н.В. Приказнюка та Т.П. Моташко [4], а також А.Р. Клімчука [5] розкриваються нові вектори та тенденції розвитку автострахування в Україні. Однак, незважаючи на велику кількість праць стосовно обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласників, зазначимо, що пошуки шляхів щодо підвищення його ролі у вирішенні соціально-економічних проблем суспільства продовжують залишатися актуальними.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** Ще одним фактом, який обумовлює важливість дослідження даної теми є розрахунок вартості страхового полісу за договорами ОСЦПВ. Очевидно, що діюча система використання коригуючих коефіцієнтів потребує оновлення відповідно до проблем у практиці їх застосування.

**Метою статті** є дослідження впливу коригуючих коефіцієнтів на прибутковість страховика.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** ЗУ «Про страхування» [6], а саме його ст. 7, визначає ОСЦПВВНТЗ як обов'язковий вид страхування. Це означає, що кожен власник транспортного засобу

повинен застрахувати свою відповідальність перед третіми особами у обов'язковому порядку. Основне призначення даного виду страхування – це покриття непередбачуваного збитку, який може нанести водій транспортного засобу майну або здоров'ю інших учасників дорожнього руху.

Відносини у сфері ОСЦПВ регулюються Конституцією України [7], Цивільним кодексом України [8], Законом України «Про страхування» [6] та іншими законами України і нормативно-правовими актами, прийнятими відповідно до них. Основним законодавчим актом, що регулює роботу страховиків у цій галузі, є Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 1961-IV від 01.07.2004 р. [9].

Чинне законодавство встановлює процедуру розрахунку страхового внеску та утворює коригуючі коефіцієнти, які впливають на розмір страхової премії з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Необхідність запровадження таких коефіцієнтів обумовлена раціональністю та об'єктивною реальністю тарифної політики, яку проводить Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг (Нацкомфінпослуг) та Моторне (транспортне) страхове бюро України (МТСБУ).

Згідно п. 7.1 ст. 7 закону [9], розмір страхового платежу (внеску, премії) встановлюється страховиком самостійно шляхом добутку розміру базового страхового платежу та значень відповідних коригуючих коефіцієнтів (формула 1).

$$СП = (П_0 * K_1 * K_2 * K_3 * \dots * K_n), \text{ де (1)}$$

СП – страховий платіж;

П<sub>0</sub> – базовий страховий платіж;

$K_1 \dots K_n$  – коригуючі коефіцієнти відповідно до законодавства щодо ОСЦПВВНТЗ.

Всі коефіцієнти, що використовуються в розрахунковій формулі 1.1 умовно можна розбити на дві групи:

1. постійні – їх неможливо змінити (базовий тариф і  $K_1$ ).

2. коригуючі – власники авто в силах вплинути на їх значення ( $K_2, K_3, K_4, K_5, K_6$ ).

Таким чином, визначаючи суму премії, страховик зобов'язаний розрахувати всі коригуючі коефіцієнти за ОСЦПВ, від значень яких залежатиме ціна страхового полісу. Фахівці страхового ринку все частіше порушують питання доцільності існування деяких законодавчо визначених коригуючих коефіцієнтів, необхідності уточнення їх розмірів та застосування.

Розмір базового страхового платежу, перелік, значення коригуючих коефіцієнтів та порядок їх застосування затверджуються Уповноваженим органом за поданням МТСБУ [9].

Розмір базового страхового платежу затверджено розпорядженням Нацкомфінпослуг від 9 липня 2010 р. № 566 у розмірі 180,00 грн.

Розміри коригуючих коефіцієнтів до базового страхового платежу встановлено Протоколом Президії МТСБУ від 19

березня 2015 року №345/2015 [10]. До коригуючих коефіцієнтів відносяться:  $K_1$  – тип забезпечення транспортного засобу (ТЗ),  $K_2$  – місце реєстрації ТЗ,  $K_3$  – сфера використання ТЗ,  $K_4$  – водійський стаж,  $K_5$  – період використання ТЗ,  $K_6$  – відсутність у страхувальника спроб шахрайства або регресних позовів,  $K_7$  – строк дії договору.

Всі вище перелічені коефіцієнти формують вартість полісу для кожного страхувальника окремо. Але, з метою заощадити свої кошти, страхувальники вдаються до певних перекручувань, що призводить до істотного заниження недобросовісними споживачами вартості полісу. Найбільше це стосується коефіцієнту  $K_2$  – місце реєстрації ТЗ.

Коефіцієнт місця реєстрації транспортних засобів ( $K_2$ ) присвоюється відповідно до місця реєстрації, і це зазначено в документі про реєстрацію транспортного засобу страхувальника. Тут існує пряма залежність коефіцієнта від розмірів міста: чим більше місто, тим більше  $K_2$ .

Існує 7 зон реєстрації ТЗ. Для ТЗ, що зареєстровані за межами України, застосовується 7 зона, навіть, якщо керувати таким ТЗ буде громадянин України або якщо страхувальником буде громадянин України. Розміри коригуючого коефіцієнта  $K_2$  наведені в табл. 1.

Таблиця 1

Розміри коригуючого коефіцієнта – місце реєстрації транспортного засобу ( $K_2$ )

Місця реєстрації транспортного засобу ( $K_2$ )	Розміри коригуючого коефіцієнта
1) місто Київ	3,2 - 4,8
2) міста Бориспіль, Боярка, Бровари, Васильків, Вишгород, Вишневе, Ірпінь	1 - 2,5
3) міста з населенням понад 1 мільйон осіб	2,3 - 3,5
4) міста з населенням від 500 тисяч до 1 мільйона осіб	1,8 - 2,8
5) міста з населенням від 100 тисяч до 500 тисяч осіб	1,3 - 2,5
6) населені пункти з населенням менше 100 тисяч осіб	1 - 1,6
7) для транспортних засобів, які зареєстровані в інших країнах	2 - 4

Джерело: складено авторами на основі [10]

Згідно законодавства, яке було чинним до 1 січня 2013 р. ТЗ, що належали фізичним особам, реєструвалися за місцем їх проживання. Наразі реєстрація (перереєстрація), зняття з обліку транспортних засобів, що належать фізичним особам, здійснюються за місцем звернення власника або його уповноваженої особи незалежно від місця реєстрації (проживання) власника. При цьому в реєстраційних документах зазначається місце реєстрації (проживання) особи, за якою реєструється транспортний засіб.

Тобто, власник автомобіля, який проживає у м. Харкові і там експлуатує свій автомобіль, може його зареєструвати у населеному пункті з населенням менше 100 тис. ос. Відповідно, розмір коригуючого коефіцієнту буде складати 1-1,6, замість встановленого 2,3-3,5. Отже, деякі страхувальники можуть використати цю норму закону на свою користь.

Для аналізу застосування коригуючих коефіцієнтів на страховий внесок було обрано Харківську обласну дирекцію ПАТ «НАСК «ОРАНТА», оскільки вона є найбільшим страховиком ОСЦПВ за розміром страхових премій та кількості укладених договорів на території України станом на III кв. 2017 р.

Страховий портфель ПАТ «НАСК «ОРАНТА» у III кв. 2017 р. майже на 66% складався з договорів ОСЦПВ. Отже, враховуючи, що ОСЦПВ складає велику частку у портфелі компанії, саме цей вид страхування значною мірою впливає на діяльність та рентабельність страховика. Саме від нього залежить прибутковість його діяльності.

У табл. 2 зображено кількість збитків та їх середній розмір, а також загальний розмір страхових премій та виплат, розраховано рівень збитковості з ОСЦПВ за III кв. 2015-2017 рр. у м. Харків та Харківській обл.

*Таблиця 2*

*Розмір страхових премій та страхових виплат ПАТ «НАСК «ОРАНТА» з ОСЦПВ станом за III кв. 2015-2017 рр.*

		Область	Місто	Всього
2015 рік	Кількість збитків, шт.	212	301	513
	Середній збиток, грн.	11 270,73	10 888,60	11 079,66
	Страхові премії, грн.	9 932 590,73	8 623 908,05	18 556 498,79
	Страхові виплати, грн.	2 389 394,21	3 277 467,86	5 683 866,85
	Рівень збитковості, %	24,06%	38,00%	30,63%
2016 рік	Кількість збитків, шт.	231	314	545
	Середній збиток, грн.	12 385,41	11 965,49	12 175,45
	Страхові премії, грн.	10 239 784,26	8 890 626,86	19 130 411,12
	Страхові виплати, грн.	2 861 030,80	3 757 164,43	6 618 195,23
	Рівень збитковості, %	27,94%	42,26%	34,60%
2017 рік	Кількість збитків, шт.	258	389	647
	Середній збиток, грн.	14 908,29	15 478,47	15 193,38
	Страхові премії, грн.	10 2012 582,57	8 595 107,73	18 807 690,30
	Страхові виплати, грн.	3 846 338,92	6 021 124,80	9 867 463,72
	Рівень збитковості, %	33,66%	70,05%	52,47%

Джерело: складено авторами на основі [12]

Дані табл. 2 свідчать, що протягом 2015-2017 рр. кількість збитків ПАТ «НАСК «ОРАНТА» зростала. Поруч з цим зменшились надходження страхових премій, що є негативним для компанії, адже ОСЦПВ складає значну частку в

портфелі страховика. Середній збиток за страховим випадком збільшився на 27,1%. При цьому страхові виплати з 2015 по 2017 р. зросли на 42,4%. Загальна кількість збитків зросла як по області, так і у місті. Так, якщо загальна кількість збитків за 9 місяців 2015 р. складала 513 виплат, то вже за 9 місяців 2017 р. вона склала 647 виплат, тобто їх кількість збільшилась на 26,12%.

Зважаючи на це, можна стверджувати, що рівень збитковості за договорами ОСЦПВ зріс з 2015 по 2017 рр. на 22,87 в. п. Це пов'язане з тим, що зростання страхових виплат відбувається швидшими темпами, ніж зростання страхових премій.

У табл. 3 представлена динаміка укладених договорів ОСЦПВ та середня страхова премія за ними за 9 місяців 2015-2017 рр.

*Таблиця 3*  
*Кількість укладених договорів та середня страхова премія з ОСЦПВ протягом 2015 – 2017 років*

	2015		2016		2017	
	Середня страхова премія, грн	Кількість полісів	Середня страхова премія, грн	Кількість полісів	Середня страхова премія, грн	Кількість полісів
Область	301,44	32 950	317,31	32 271	319,25	31 989
Місто	592,92	14 545	624,13	14 245	619,68	13 870
Всього	447,18	47 495	470,72	46 515	469,47	45 860

Джерело: складено авторами на основі [12]

Отже, дані табл. 3 свідчать, що у 2016 р. в порівнянні з 2015 р. середня страхова премія зросла на 23,54 грн, або на 5,26%, що є незначним чинником в умовах інфляції; 2017 р. середня страхова премія взагалі залишилась майже незмінною. Протягом аналізованого періоду спостерігається зниження кількості укладених полісів ОСЦПВ. У 2017 р., порівняно з 2015 р. їх кількість зменшилась на 1635 штук, або на 3,6%.

Харківська обл. налічує 10 територіальних сервісних центрів, два з яких знаходяться у м. Харкові, та 8 сервісних центрів, що знаходяться за межами Харкова. При реєстрації транспортного засобу у сервісному центрі, що знаходиться саме у м. Харків – страховальник отримує розрахунок вартості страхового полісу ОСЦПВ згідно з тарифами для 3 зони, у разі ж реєстрації транспортного засобу за межами м. Харкова, вартість страхового полісу

знижується більш, ніж удвічі. Саме цим нині і зловживають обізнані страховальники.

Табл. 4 містить дані про кількість та структуру договорів ОСЦПВ за 9 місяців 2017 року у розрізі зон – місць реєстрації транспортних засобів.

Проаналізувавши укладені за 9 місяців 2017 р. договори ОСЦПВ (табл. 4), можна побачити, що за даними ПАТ «НАСК «ОРАНТА» найбільша кількість договорів укладалася страховальниками, що зареєстрували своє авто у територіальному сервісному центрі, що відноситься до 3 та до 6 зони. Кількість таких договорів зайняла 92,86% від загальної кількості укладених договорів. Більше половини усіх договорів ОСЦПВ, а саме 61,65% від загальної кількості, укладені за тарифами 6 зони, що значно зменшує кількість страхових премій, що надходить до страхової компанії, адже багато страховальників, що зареєстрували

своє авто за межами Харкова, користуються своїм транспортним засобом на території Харкова, де значно більша ймовірність ДТП.

Для визначення розміру такого використання зон проаналізуємо договори ОСЦПВ укладені НАСК «Оранта» за III кв. 2017 р. (рис.1).

Таблиця 4

Укладені за III кв. 2017 р. договори ОСЦПВ у розрізі зон – місць реєстрації ТЗ

	Кількість договорів, шт.	Кількість договорів, %
1 зона	111	0,24
2 зона	38	0,08
3 зона	14313	31,21
4 зона	1681	3,67
5 зона	777	1,69
6 зона	28274	61,65
7 зона	665	1,45
Всього	45860	100,00

Джерело: складено авторами на основі [12]

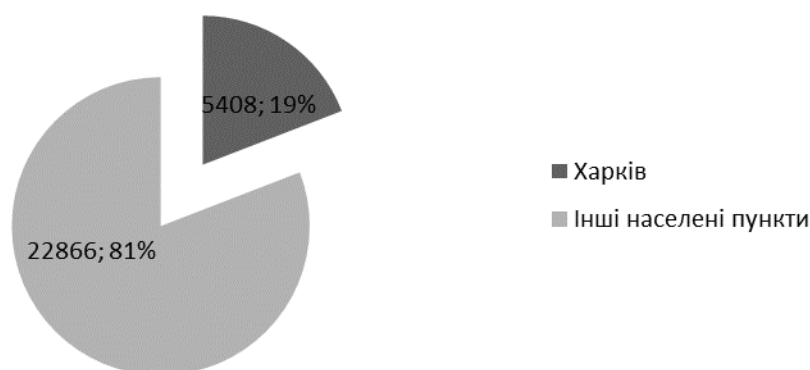


Рис. 1. Місце прописки страхувальників, що мають поліс ОСЦПВ за тарифами 6 зони (III кв. 2017 р.)

Отже, як бачимо з рис. 1 майже п'ята частина страхувальників зловживає таким поняттям, як «місце реєстрації ТЗ», що прийшло на заміну поняттю «зона переважного використання ТЗ», чим і приносить значні збитки для страхової компанії.

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** Отже, в результаті дослідження вдалося визначити, що коригуючі коефіцієнти мають значний вплив на результати діяльності страховика.

Для вдосконалення методики визначення коригуючих коефіцієнтів запропоновано для визначення страхового тарифу, та одного з вагоміших коефіцієнтів – коефіцієнту місця реєстрації транспортних засобів, при розрахунку страхового платежу ОСЦПВ повернутися з поняття «місце реєстрації ТЗ» до поняття «місце переважного використання ТЗ». Це в свою чергу збільшить надходження страхових премій на 5,98% та зменшить збитковість страховика на 2,96%.

Також визначено, що переважна частина страхувальників, що фактично

проживає у містечках, що відносяться за класифікацією МТСБУ до 6 зони та знаходяться в безпосередній близькості до Харкова, щоденно перебуває на території міста з приводу роботи або низки інших причин. Тому запропоновано стосовно Харківської області ввести проміжний коефіцієнт, за прикладом Києва, для прилеглих містечок, що збільшить надходження до страхових компаній, та допоможе страховикам зменшити свою збитковість. Такий коефіцієнт має становити 2,5 та застосовуватися для містечок віддаленістю до 40 км. до міста Харкова. Завдяки цьому страховик зменшить свою збитковість майже на 6%.

Перспективи подальших досліджень полягають у необхідності постійного аналізу впливу коригуючих коефіцієнтів на ціноутворення страхового платежу відповідно до проблем у практиці їх застосування. У подальших дослідженнях варто зосередитися також на розробленні методики оцінювання ефективності використання коригуючих коефіцієнтів.

## ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Березіна С.Б. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: проблеми та рішення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/n/obovyazkove-strahuvannya-tsvivilno-pravovoyi-vidpovidalnosti-vlasnikiv-nazemnih-transportnih-zasobiv-problemi-ta-rishennya>
2. Кульчій О.О. Підвищення ефективності правового регулювання договірних відносин обов'язкового страхування відповідальності автовласників [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dspace.puet.edu.ua/bitstream/123456789/3605/1/Кульчій%20О.О.%20право%20%20суспільство.pdf>
3. Зубкова Л.А. Цивільно-правове регулювання страхування

відповідальності власників наземних транспортних засобів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://elar.naiu.kiev.ua/jspui/handle/123456789/1447>

4. Приказюк Н.В., Моташко Т.П. Нові вектори розвитку автотранспортного страхування в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cyberleninka.ru/article/n/novi-vektori-rozvitku-avtotransportnogo-strahuvannya-v-ukrayini>

5. Клімчук А.Р. Тенденції ринку автотранспортного страхування в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://econconf.ua.edu.ua/Content/files/Tezy\\_2017\\_stud\\_web.pdf#page=134](http://econconf.ua.edu.ua/Content/files/Tezy_2017_stud_web.pdf#page=134)

6. Про страхування: закон України від 7.03.1996 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/main/85/96-вр>

7. Конституція України від 28 червня 1996 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/254к/96-вр>

8. Цивільний кодекс України від 18 червня 1963 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/main/435-15>

9. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від № 1961-IV від 01.07.2004 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>

10. Протокол Президії МТСБУ від 19 березня 2015 року №345/2015. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtsbu.ua/ua/documents/>

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

12. Офіційний сайт ПАТ «НАСК «ОРАНТА» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.oranta.ua/ukr/main.php>