

УДК 368.042

АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ РОЗВИТКУ ОBOB'ЯЗКОВОГО ОСОБИСТОГО СТРАХУВАННЯ ВІД НЕЩАСНИХ ВИПАДКІВ НА ТРАНСПОРТІ В УКРАЇНІ

*Дикань В.Л., д.е.н, професор (УкрДАЗТ),
Кондратенко Д.В., к.е.н. (ХНУ БА)*

Виконано аналіз становлення та функціонування обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті в Україні, виявлено проблеми, що притаманні даному виду обов'язкового страхування, визначені шляхи підвищення ефективності його здійснення.

Ключові слова: обов'язкове страхування, нещасний випадок, транспорт, ефективність функціонування, державне регулювання.

Постановка проблеми і її зв'язок з науковими та практичними завданнями.

Транспорт є невід'ємною складовою суспільного життя, його парк постійно зростає, що змушує переглянути державне регулювання ринку транспортного страхування. Дані Департаменту ДАІ МВС України за 2011 рік вказують на те, що кількість нещасних випадків на автомобільному транспорті в Україні має вагомні показники: травмовано 37875 осіб, загинула 4831 особа, кожного дня гине щонайменше 13 осіб та 103 особи отримують травми [1], і зазначені дані висвітлюють лише кількість нещасних випадків на автомобільному транспорті. Високий рівень травматизму на транспорті актуалізує необхідність страхування від нещасних випадків, зокрема, обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті є механізмом розв'язання гострих економічних та соціальних проблем, що виникають в процесі експлуатації транспорту. Таке страхування дозволяє мінімізувати ризики, пов'язані з транспортними перевезеннями, і компенсувати шкоду, що може бути заподіяно життю та здоров'ю пасажирів і водіїв внаслідок настання нещасних випадків на транспорті.

Ефективність державного регулювання у сфері страхування багато в чому залежить від створення збалансованої системи страхового захисту, яка б відповідала сучасним вимогам ринку, вдосконалення законодавчого регулювання та виваженої державної політики щодо здійснення даного виду страхування та його подальшого розвитку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Проблеми функціонування національного страхового ринку, зокрема автотранспортного страхування в сучасних умовах розглядалися в публікаціях таких вітчизняних вчених, як В.Д.Базилевич [2], О.М.Залетов [3], Я.П.Шумелда [4] та багатьох інших. Водночас, виходячи з сучасних ринкових потреб, деякі теоретичні аспекти відносно вдосконалення такого соціально

значимого виду страхування як обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, потребують додаткового дослідження.

Мета статті: здійснити аналіз сучасного стану розвитку обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті, визначити основні напрямки його вдосконалення для підвищення ефективності захисту майнових інтересів держави та суспільства.

Вклад основного матеріалу дослідження.

Зростання кількості транспортних засобів та розвиток транспортної інфраструктури в Україні призводить до ускладнення ситуації на транспортних шляхах та збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод.

Страховими випадками, передбаченими даним видом обов'язкового особистого страхування, законодавець визначає загибель або смерть застрахованої особи, отримання застрахованим травми внаслідок нещасного випадку при встановленні йому інвалідності, тимчасова втрата застрахованою особою працездатності внаслідок нещасного випадку на транспорті [5].

Обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті в Україні здійснюється на основі Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 14 серпня 1996 року № 959. Положенням визначено, що пасажир вважається застрахованим з моменту оголошення посадки на морське чи річкове судно, поїзд, автобус або інший транспортний засіб і до моменту закінчення поїздки, а водії — тільки на період обслуговування поїздки [5].

Погоджуючись з думкою В.Базилевича [2], зазначимо, що обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті є не лише приватним, а й суспільним благом, тобто таким економічним благом, скористатись яким може як

Проблеми транспортного комплексу України

той, хто його оплатив, так і той, хто не може оплатити це благо.

Страховий платіж за обов'язковим особистим страхуванням від нещасних випадків на транспорті утримується з пасажира перевізником. Транспортна організація, що виступає агентом страховика, видає кожному застрахованому страховий поліс, який міститься на окремому бланку або на зворотному боці квитка [6, с.389]. На практиці, при страхуванні пасажирів інформація про надання страхового захисту друкується на квитку, без застосування окремого страхового документу [4, с.252]. Поліс страхування на окремому бланку видається лише для водіїв транспортних засобів. Зазначимо, що пасажирів, які мають право на безоплатний проїзд згідно з чинним законодавством, підлягають обов'язковому особистому страхуванню від нещасних випадків на транспорті без сплати страхового платежу і без отримання ними страхового полісу [6, с.389]. Так, без сплати страхового платежу страхують осіб, які користуються безоплатним службовим проїзним квитком, діти віком до п'яти років та ін. [9].

У зв'язку з тим, що у такому полісі, відображеному на зворотному боці квитка та виданому застрахованій особі, майже у всіх осіб

відсутня навіть ідентифікаційна інформація, як то прізвище особи, виникає певна суперечливість [3, с.45]. Вона базується на тому, що законодавчо не передбачено можливість видачі страхового полісу на пред'явника.

Президентом України на виступі у підтримку «десятиріччя дорожньої безпеки» було зазначено, що за результатами 2010 року Україна знаходиться на п'ятому місці серед Європейських країн за рівнем смертності на дорогах у результаті ДТП з показником у 4409 смертей та 38917 постраждалих у нещасних випадках. Окрім того, третину зі складу загиблих складає молодь у віці до 29 років [8]. Така ситуація призводить до значних економічних збитків від втрат продуктивної робочої сили та збільшення фінансування догляду за інвалідами, якими стають молоді люди після настання нещасних випадків на транспорті.

Для проведення аналізу ефективності функціонування даного виду обов'язкового страхування використано основні показники, що характеризують стан та тенденції його розвитку в Україні в динаміці за останні п'ять років. Динаміку цих показників наведено у табл. 1.

Таблиця 1

Динаміка основних показників з обов'язкового страхування від нещасних випадків на транспорті в Україні

| Показник | Динаміка (роки) | | | | | |
|--|-----------------|---------|----------|--------------|-----------------|---------------|
| | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Валові страхові платежі, тис.грн. | 69099,3 | 85300,8 | 117319,2 | 129158,8 | 146195,4 | 152184,0 |
| Валові страхові виплати, тис.грн. | 1303,5 | 1489,1 | 1997,6 | 4887,5 | 4556,1 | 4677,1 |
| Кількість страхових випадків | - | - | - | 692,0 | 448,0 | 452,0 |
| Кількість укладених договорів | - | - | - | 653168827 | 552628982 | 592771451 |
| Загальний обсяг відповідальності, тис.грн. | - | - | - | 4319703562,5 | 1007942618336,2 | 22039781979,7 |

Джерело: побудовано автором на основі [9].

Дані табл. 1 свідчать, що починаючи з 2005 р. зростають валові страхові платежі, за останні п'ять років їх рівень збільшився вдвічі. Найдинамічніше збільшення відбулось у 2007 році, де показник страхових платежів зріс на 37,5% відносно 2006 року.

Рівень страхових виплат також має тенденцію до зростання, однак динаміка його збільшення є непропорційною. Валові страхові виплати за 2010 рік, у порівнянні з 2005, збільшилися майже у 4 рази. Переломним періодом

у збільшенні рівня виплат є 2008 рік, коли за питомою вагою відбулось збільшення показника на 245% у порівнянні з попереднім періодом 2007 року. Порівнюючи страхові виплати, здійснені у 2010 та 2009 роках, спостерігаємо збільшення виплат лише на 2,7%. Таким чином, істотне зростання рівня виплат відбулось в період настання економічної кризи в Україні. З того часу по сьогоднішній день можемо спостерігати відносну сталість значення даного показника.

За кількістю страхових випадків з 2008 по

2009 роки спостерігаємо позитивну динаміку з точки зору безпеки суспільства, оскільки відбувається істотне зменшення на 244 страхових випадків, що у питомій вазі складає 35,3%, при тому у 2010 році значного збільшення показника не відбулось і він залишився на сталому значенні.

Такий показник, як кількість укладених договорів, є специфічним у даному виді обов'язкового страхування та слід розуміти, що така значна його величина отримується у зв'язку з тим, що страхування передбачається з моменту купівлі проїзного квитка, а кількість осіб, які щоденно використовують транспорт, є дуже значною. Тим не менш, відмітимо значне зменшення у 2009 на 100,5 млн. договорів (18,3%) та збільшення у 2010 року на 40 млн. договорів (7,2%) договорів відповідно у порівнянні з 2008 роком.

Найбільш значним при аналізі даного виду страхування є показник загального обсягу відповідальності страховиків, який в дослідженому періоді має дуже неоднозначну динаміку. У 2009 році відбулось стрімке збільшення загального обсягу відповідальності з 4 319 703 562,5 тис.грн.

(показник 2008 року) до 1 007 942 618 336,2 тис.грн., таким чином перевищивши його у 233 рази, після чого відбулось зменшення цього показника у 2010 році у 46 разів.

Для проведення оцінки сучасного стану функціонування обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті в Україні розраховано наступні показники: середній тариф (відношення валових страхових платежів до загального обсягу відповідальності страховиків); рівень виплат (відношення страхових виплат до страхових платежів); середні виплати (відношення загального розміру страхових виплат до кількості страхових випадків, що настали у відповідному періоді); середній обсяг страхової відповідальності (відношення між загальним обсягом відповідальності за договорами страхування та кількістю таких договорів); частота страхових випадків (відношення кількості страхових випадків у розрахунку на кількість договорів страхування). Розрахункові показники розвитку обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті за останні п'ять років наведено у табл. 2.

Таблиця 2

Розрахункові показники розвитку обов'язкового страхування від нещасних випадків на транспорті в Україні

| Показники | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Середній тариф, % | - | - | - | 0,0000 | 0,0000 | 0,0000 |
| Рівень виплат, % | | | | 3,78 | 3,12 | 3,07 |
| Середня виплата на один договір, тис. грн. | - | - | - | 7,063 | 10,163 | 10,342 |
| Частота страхових випадків на один договір, % | - | - | - | 0,0000 | 0,0000 | 0,0000 |

Джерело: розраховано автором на основі [9].

За даними досліджених у табл. 2 показників оцінки сучасного стану функціонування обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті підкреслимо, що середній тариф за цим видом обов'язкового страхування складає дуже мале значення та прагне до нульового. Це пояснюється тим, що страховий платіж за обов'язковим особистим страхуванням від нещасних випадків на транспорті утримується з пасажирів на лініях залізничного, морського, внутрішнього водного, автомобільного та електротранспорту на міжобласних і міжміських маршрутах у межах однієї області, Автономної Республіки Крим у розмірі до 1,5 відсотка вартості проїзду, на маршрутах приміського сполучення - до 3 відсотків вартості проїзду. Закон України «Про страхування» визначає страховий тариф, як ставку страхового внеску з одиниці страхової суми за визначений період страхування [10]. Тобто, виникає певна суперечливість щодо визначення

страхового тарифу при обов'язковому страхуванні пасажирів.

Рівні виплат за договорами обов'язкового особистого страхування від нещасних випадків на транспорті мають тенденцію до зниження. Рівень виплат за цим видом страхування у 2010 році склав лише 3,07%, що на 0,05% менше, ніж показник попереднього року. Виникає питання відносно того, чому за даним видом обов'язкового страхування, що має таке важливе суспільне значення, рівень виплат знаходиться на незначному рівні. З одного боку, такий показник є позитивним, оскільки невелика сума виплат повинна вказувати на незначну кількість страхових випадків, або невеликий розмір збитку, завданого в результаті настання страхового випадку. Однак, розмір середньої виплати за одним договором у 2010 році склав 10342 грн. Зростання цього показника за період 2009-2010 рр. є незначним та різниця полягає лише у 179 грн.

Можливим поясненням є значна корумпованість у даному виді страхування [3, с.45]. Крім того, Положенням передбачено, що у разі перевищення обсягів страхових платежів над виплатами страхових відшкодувань (що ми і спостерігаємо) страховики відраховують транспортним організаціям до 50 відсотків зазначених сум згідно з укладеними з ними договорами на фінансування запобіжних заходів, спрямованих на зменшення травматизму на транспорті. Заздалегідь закладено можливість додаткового отримання коштів перевізниками за рахунок пасажирів, використовуючи механізм страхування.

Середній обсяг страхової відповідальності на один договір збільшився у 2009 році майже у 304 рази у порівнянні з 2008 роком, у 2010 році відбулось зменшення порівняно з 2009 роком у 49 разів. Така ситуація частково пояснюється істотним зростанням розміру страхової суми, яка з 2008 року зросла у 6 разів та становила для кожного застрахованого 3000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян [11]. З 2011 року страхову суму збільшено до 6000 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, тобто у два рази, та за оцінкою аналітиків страхова відповідальність також зростає [12].

Частота страхових випадків на один договір вказує на ймовірність настання страхового випадку. За період з 2008 по 2010 рр. частота настання страхового випадку на один договір обов'язкового страхування від нещасних випадків на транспорті складала значення, що прагне до нуля, через те, що кількість укладених договорів страхування на багато разів перевищує кількість страхових випадків, що відбувалися протягом року.

Висновок. Страховий захист громадян від нещасних випадків на транспорті має велике суспільне значення, оскільки компенсує шкоду, спричинену життю та здоров'ю застрахованих осіб. Однак, існуючий механізм даного виду страхування в Україні є неефективним, бо фактично ризик перевізника переводиться в ризик пасажира, який придбав проїзний документ і навіть не завжди знає, що він застрахував своє життя на час перевезення.

Державне регулювання питань особистого страхування громадян від нещасних випадків на транспорті має внести ряд правок для вдосконалення діяльності страхових компаній та захисту інтересів споживачів страхових послуг. Більш логічним було б замінити обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті на страхування цивільно-правової відповідальності перевізників, оскільки джерелом настання негативних наслідків є саме дії перевізника, а не пасажира.

При побудові новітнього механізму здійснення страхування від нещасних випадків на транспорті слід збільшити розмір страхового захисту життя і здоров'я пасажирів, оскільки поточний розмір страхового відшкодування не забезпечує адекватну компенсацію шкоди постраждалим пасажиром.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Департамент ДАІ МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.sai.gov.ua/>
2. Базилевич В.Д. Світовий ринок страхування / В.Д. Базилевич // Вісник Київського національного університету ім. Т.Шевченка. – К., 2008. – №104. – С. 4.
3. Залетов О. Обов'язкове страхування від нещасних випадків на транспорті: від профанації до реальних реформ / О.Залетов // Страхова справа, 2011. - №3(43). – с. 44-47.
4. Шумелда Я.П. Страхування: навч. посіб. / Я. П. Шумелда // К. : Міжнародна агенція «Бізон», 2007. – 384 с.
5. Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 14.08.1996 року №959 / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/>
6. Страхова справа. Інтегрований навчальний комплекс: Підручник. / В.Т. Александров [та ін.]. – Київ: НВП «АВТ»; Харків: Видавничий центр НТУ «ХП», 2003. – С. 389-391.
7. Яковенко І. Можливості та передумови застосування обов'язкового страхування в Україні / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: - http://www.ufin.com.ua/analit_mat/strah_rynok/041.htm
8. Yanukovych: Traffic in Ukraine poses serious threat to national safety / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kyivpost.com/news/nation/detail/104137/>
9. Інформація про стан і розвиток страхового ринку України / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dfp.gov.ua/>
10. Закон України «Про страхування» від 07.03.1996 № 85/96-ВР / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
11. Про внесення змін до постанови Кабінету Міністрів України від 14 серпня 1996 р. N 959: Постанова Кабінету Міністрів України від 20.04.2007 р. № 640 / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>
12. Про внесення змін до Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 23.02.2011 р. № 146

[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>

Анотація. Выполнен анализ становления и функционирования обязательного личного страхования от несчастных случаев на транспорте в Украине, выявлены проблемы, присущие данному виду обязательного страхования, определены пути повышения эффективности его осуществления.

Ключевые слова: обязательное страхование, несчастный случай, транспорт, эффективность функционирования, государственное регулирование.

Summary. The article executes the analysis of the formation and operation of traffic accidents compulsory personal insurance in Ukraine, revealed the problems inherent to this type of compulsory insurance, identified the ways of improvement the effectiveness of its implementation.

Keywords: compulsory insurance, accident, transportation, effectiveness of the functioning, the state regulation.

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Якименко Н.В.

УДК 338.583: 625.1

АЛГОРИТМ РОЗРАХУНКУ ВИТРАТ З ВИКОРИСТАННЯ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Божок А.Р., аспірант (УкрДАЗТ)

В статті наведено методику розрахунку витрат з використання інфраструктури, які пов'язані з пропуском дільницею транзитних поїздів.

Ключові слова: витрати, використання інфраструктури, перевезення.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими чи практичними завданнями. В державній цільовій програмі реформування залізничного транспорту визначені основні завдання і заходи, які планується здійснити для підвищення ефективності перевезень. Одним із головних завдань є формування вертикально інтегрованих структур за видами діяльності. Поява в умовах реформування залізничного транспорту відособлених господарюючих суб'єктів у виробничому процесі різних форм власності змінить структуру і розмір витрат, а отже сформулюються нові особливі вимоги щодо їх розрахунку.

Аналіз останніх досліджень та виділення невирішених частин загальної проблеми. Питанням формування, обліку і розрахунку витрат на залізничному транспорті присвячені роботи багатьох вчених, зокрема Ю.Ф. Кулаєва, В.І. Пасічника, Н.Г. Смахової [1-3]. Роботи перерахованих вище авторів дають багатий матеріал для подальших досліджень. Однак, в умовах проведення реформування і реструктуризації залізничного транспорту України багато питань щодо розрахунку витрат потребують подальших досліджень і розробок. Найбільш актуальним серед

них є визначення витрат з використання інфраструктури залізниць.

Мета статті полягає у визначенні складу витрат з використання інфраструктури і розробці алгоритму їх розрахунку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Ефективність роботи залізничного транспорту в значній мірі залежить від об'єктивного визначення плати за надання послуг з перевезень. Точність і повнота визначення витрат сьогодні залишається дуже нелегким питанням для фахівців залізничного транспорту. Це пов'язано з різноманітністю витрат, проблемним характером їх обліку та оцінки, великою частиною непрямих витрат, розподіл яких вимагає трудомістких розрахунків.

Визначення витрат з використання інфраструктури здійснюється з застосуванням одиничних витратних ставок, а також витрат на використання станційної і перегінної інфраструктури. Для більш точного розрахунку слід враховувати витрати з використання інфраструктури управління. До таких витрат відносяться використання будівель, обладнання та управлінського персоналу дирекції залізничних перевезень, управління залізниці, господарства