

*Л. А. Чвортко к.е.н., доцент,
м. Умань,*

Необхідність та значення організації страхового захисту від ризикових ситуацій на автотранспорті

Реформування всієї системи економічних відносин, соціальні перетворення та трансформаційні зрушення, що сьогодні відбуваються в Україні, надають особливої ваги розв'язанню проблем страхового захисту суспільства. Важливість організації страхового захисту від транспортних ризиків обумовлена специфічною природою як самого транспорту, так і процесу його експлуатації.

Експлуатація автотранспорту, який вважається джерелом підвищеної небезпеки через його масовість і аварійність, об'єктивно зумовлює потребу суспільства у своєчасному та повному відшкодуванні збитків потерпілим. Водночас автотранспорт сам досить часто і легко стає об'єктом ушкодження. Тому транспортне страхування як дієва форма попереднього резервування ресурсів, призначених для компенсації збитку від очікуваного вияву різних ризиків, набуває все більшого значення.

За міжнародними експертними оцінками, Україна щороку втрачає до 3,5% валового внутрішнього продукту внаслідок дорожньо-транспортних пригод, тоді як у країнах Європи такі збитки не перевищують 2%. В абсолютній величині розмір соціально-економічних збитків від ДТП у нашій країні оцінюється вітчизняними експертами приблизно у 16 млрд грн, а за підрахунками Всесвітньої організації охорони здоров'я розмір таких збитків становить від 50 до 70 млрд грн. Щорічні збитки лише від пошкодження автотранспортних засобів оцінюються приблизно в понад 2 млрд грн, при цьому кожен третій водій фінансово неспроможний повною мірою відшкодувати збитки потерпілим. [4, с. 4]

Аналіз динаміки основних показників аварійності на автомобільному транспорті свідчить про те, що рівень дорожньо-транспортного травматизму в країні є у край високим. Так, згідно зі статистичними даними Управління Державтоінспекції МВС України, за 2012 рік на автошляхах України зареєстровано 196399 дорожньо-транспортних пригод, що на 5,5% більше, порівняно з аналогічним періодом минулого року, у т. ч. з постраждалими – 30660 (табл. 1). При цьому внаслідок ДТП у 2012 р. 5094 особи загинуло (на 7,7% більше, ніж у попередньому році) та 37503 особи отримали тілесні ушкодження.

Таблиця 1

Динаміка ДТП на автошляхах та їх наслідків за 2009–2012 рр.*

Рік	Кількість ДТП	Кількість ДТП з потерпілими	Загинуло, осіб	Кількість загиблих на 100 ДТП, осіб	Поранено, осіб	Всього потерпілих
2009	229882	37080	5355	2,3	45716	51071
2010	204242	31914	4875	2,4	38975	43850
2011	186089	30769	4728	2,6	37774	42502
2012	196399	30660	5094	2,6	37503	42597

*Джерело: [1; 2, с. 146-148]

До великої кількості ДТП призводять масове порушення правил дорожнього руху та незадовільний стан доріг. Ймовірність стати учасником дорожньо-транспортної пригоди турбує автовласників і є одним із вагомих факторів розвитку транспортного страхування.

Об'єктивна необхідність автострахування обумовлена зростаючою динамікою ринку автомобілів в Україні. Як показують дослідження, впродовж 2004–2008 рр. зростання парку автомобілів відбувалося середньорічними темпами 20–30% [3, с. 12]. Попит на нові транспортні засоби, незважаючи на стрімке падіння рівня продажів автомобілів, що мало місце з кінця 2008 р. через скорочення банками кредитних програм та девальвацію національної валюти, залишається досить високим. Зокрема, згідно з даними ІАГ «Автоконсалтинг» у

2011 р. було продано 220,6 тис. нових легкових автомобілів. 2011 р. за рівнем продажів відповідає 2004 р., коли було продано 212 тис. легкових автомобілів. Більш того, з урахуванням продажів комерційної техніки підсумки 2004 і 2011 років відрізняються всього на 6 автомобілів. [5]

Автостраховання є дієвим засобом зниження ризиків втрати автомобіля у зв'язку з його викраденням, або іншими протиправними діями третіх осіб. Тому є вагомими причини і інтерес до автотранспортного страхування на випадок різних несприятливих подій.

Особливістю договірних страхових зобов'язань з страхування транспортних ризиків є те, що, оплачуючи страхову послугу, страхувальник втрачає право власності на внесені страхові платежі, тобто право володіння, користування і розпорядження своїми грошима. Ці платежі надходять до страхового фонду і перерозподіляються на користь тих страхувальників або застрахованих осіб, які постраждали від страхового випадку.

Система страхування ризикових ситуацій на автотранспорті досить складна і включає: страхування транспортних засобів (КАСКО), страхування вантажів (КАРГО), а також страхування відповідальності власників транспортних засобів та автотранспортних перевізників.

Серед вище вказаних видів найбільш популярними видами транспортного страхування є авто-КАСКО та обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, які також мають найбільший потенціал.

Страховими ризиками за договорами страхування автотранспортних засобів, що належать юридичним і фізичним особам, вважаються:

- ◆ пошкодження, знищення об'єкта страхування внаслідок аварії та інші пошкодження, що сталися у процесі руху;
- ◆ пошкодження, знищення об'єкта страхування внаслідок протиправних дій третіх осіб при його перебуванні або у будь-якому місці, або на стоянці, що охороняється, чи в гаражі;
- ◆ пошкодження, знищення об'єкта страхування внаслідок стихійних лих

(буря, ураган, смерч, злива, град, обвал, лавина, зсув, вихід підґрунтових вод, паводок, повінь, сель, удар блискавки, просідання ґрунту, землетрус), падіння дерева, нападу тварин, а також пожежі чи вибуху в автотранспортному засобі;

◆ угон або викрадення автотранспортного засобу й причепів до нього, а також крадіжка відповідного приладдя та додаткового обладнання у разі перебування або у будь-якому місці, або наявності, що охороняється чи в гаражі.

Метою страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є надання гарантій відшкодування збитків страхувальника – власника транспортного засобу, що виникли внаслідок обов'язку компенсувати шкоду, завдану страхувальником третій особі.

При цьому, згідно з чинним законодавством України, якщо авто-КАСКО є виключно добровільною формою страхування, то страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів належить як до обов'язкової форми страхування, так і до добровільної.

Сучасний стан розвитку транспортної системи в Україні, збільшення транспортних потоків, активізація перевезень вантажів, розвиток транс'європейських перевезень територією України, потребують врахування їхнього впливу і прийняття відповідних рішень щодо організації та проведення транспортного страхування.

Аналіз показників розвитку ринку транспортного страхування України показує, що цей сегмент страхування неповною мірою реалізує свій потенціал. Це є передумовою активного пошуку страховиками ще неосвоєних ринкових ніш та вимагає від них удосконалення страхових послуг, розробки та впровадження нових страхових продуктів, надання високого сервісу.

Для подальшого розвитку транспортного страхування необхідно впроваджувати методи, які спонукатимуть та мотивуватимуть страхувальників до укладання договорів страхування транспортних ризиків. Це сприятиме підвищенню заінтересованості, посиленню відчуття захищеності власників

транспортних засобів, вантажоперевізників та пасажирів, підтримання соціально-економічної стабільності у суспільстві.

Список використаних джерел:

1. Аварійність на автошляхах України за 2012 рік [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dtp2012.pdf>
2. Національна доповідь про стан техногенної та природної безпеки в Україні у 2011 році [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.mns.gov.ua/files/prognoz/report/2011/3_5_2011.pdf
3. Пустовійт Р. Ф. Вплив фінансової нестабільності на розвиток автострахування в Україні / Р. Ф. Пустовійт, О. М. Супроненко [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://archive.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/znpchdtu/2009_24/articles/2_Pustoviyt.pdf
4. Ринок ОСЦВВНТЗ за підсумками 9 місяців 2012 року // Финансовые услуги. – 2012. – №6(96). – С. 4–7.
5. Шергін В. В Україні багато автомобілів? Ні, їх мало / Валерій Шергін [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.epravda.com.ua/publications/2012/02/21/316548/>