



УДК 368.8

[https://doi.org/10.52058/2708-7530-2023-8\(38\)-429-441](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2023-8(38)-429-441)

Терлич Андрій Валерійович аспірант кафедри менеджменту, фінансів, банківської справи та страхування, Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова, вул. Героїв Майдану, 8, м. Хмельницький, 29000, тел.: (067) 674-85-17

Крушинська Алла Вікторівна кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри менеджменту, фінансів, банківської справи та страхування Хмельницький університет управління та права імені Леоніда Юзькова, вул. Героїв Майдану, 8, м. Хмельницький, 29000, тел.: (067) 35-171-55, <https://orcid.org/0000-0002-0523-3423>

УПРАВЛІННЯ МОРАЛЬНИМИ РИЗИКАМИ НА РИНКУ АВТОСТРАХУВАННЯ

Анотація. В статті розглянуто поняття морального ризику, як ймовірність того, що застрахований вплине на процес страхування, та пов'язаних з ним ризиків випадковості, оціночних й прогностичних ризиків. Визначення морального ризику більше увійшло у практику іноземного страхування, тому досліджено передумови виникнення морального ризику. Серед передумов слід виділити обмеженість інформації, що разом з опортунізмом породжують проблему її асиметричності. Розглянуто ситуації асиметричного розподілу інформації на ринку автострахування, наведено численні приклади зловживань страховиків та страхувальників, що як наслідок мають фінансові втрати для обох з сторін. Дослідивши специфіку інформаційної асиметрії на ринку автострахування пов'язуємо її з недостатнім розміром страхових резервів, не виправданими та необґрунтованими страховими тарифами, що переростає у неефективну андеррайтингову політику. Розглянуто передконтрактний та постконтрактний опортунізм та їх специфіку, коли одна із сторін угоди немає можливості відстежувати дії іншої щодо неї. Актуалізоване питання розмежування морального ризику та страхового шахрайства, останнє варто було б окремо виділити як правопорушення у Кримінальному кодексі України. Запропоновано підходи щодо оптимізації управління моральними ризиками на ринку автострахування на основі закордонного досвіду організації системи «штрафних балів», яка зарекомендувала себе як дієва та ефективна. Цінним для України є вивчення та впровадження у повсякденну практику зарубіжного досвіду побудови



моделей і дослідження критеріїв, які впливають на виникнення ризиків з їх наступною трансформацією у матриці SWOT-аналізу. В результаті запропоновані ідеї дозволяють перетворити стохастичні моральні ризики у більш детерміновані.

Ключові слова: Страхування, автомобільне страхування, управління ризиками, фінансовий ризик, моральний ризик, ризик-менеджмент.

Terlych Andriy Valeriyovuch Postgraduate studies in the Department of Management, finance, banking and insurance, Leonid Yuzkov Khmelnytskyi University of Management and Law, Heroiv Maidan St., 8, Khmelnytskyi, 29000, tel.: (067) 674-85-17

Krushynska Alla Viktorivna PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Management, finance, banking and insurance, Leonid Yuzkov Khmelnytskyi University of Management and Law, Heroiv Maidan St., 8, Khmelnytskyi, 29000, tel.: (067) 35-171-55, <https://orcid.org/0000-0002-0523-3423>

MORAL RISK MANAGEMENT IN THE AUTO INSURANCE MARKET

Abstract. The article examines the concept of moral risk, as the probability that the insured will affect the insurance process, and the risks of randomness, estimation and prognostic risks associated with it. The definition of moral risk has become more part of the practice of foreign insurance, so the prerequisites for the occurrence of moral risk have been investigated. Among the prerequisites, one should highlight the limitation of information, which, together with opportunism, creates the problem of its asymmetry. The situation of asymmetric distribution of information on the auto insurance market is considered, numerous examples of abuses by insurers and policyholders are given, resulting in financial losses for both parties. Having studied the specifics of information asymmetry in the auto insurance market, we associate it with the insufficient size of insurance reserves, unjustified and unjustified insurance tariffs, which turns into an ineffective underwriting policy. Pre-contract and post-contract opportunism and their specifics, when one of the parties to the agreement is not able to monitor the actions of the other in relation to it, are considered. The issue of distinguishing between moral hazard and insurance fraud has been updated, the latter should be highlighted separately as an offense in the Criminal Code of Ukraine. Approaches to optimizing the management of moral risks in the auto insurance market are proposed based on the foreign experience of organizing the "penalty points" system, which has proven itself to be effective and



efficient. It is valuable for Ukraine to study and implement into everyday practice the foreign experience of building models and researching criteria that affect the emergence of risks with their subsequent transformation into a SWOT-analysis matrix. As a result, the proposed ideas will make it possible to transform stochastic moral risks into more deterministic ones.

Keywords: Insurance, automobile insurance, risk management, financial risk, moral risk, risk management.

Постановка проблеми. Автомобільне страхування є важливою частиною системи страхування України і однією з найбільш динамічних її складових. Зважаючи на актуальність, поширеність та певну обов'язковість такого страхування воно являє собою зону високого ризику у зв'язку з, не лише шахрайствами учасників ринку, але й високим рівнем морального ризику. Останній має свою специфіку на ринку автострахування та тісно пов'язаний з збільшенням виплат страховиками власникам транспортних засобів.

В базовому медичному страхуванні в Україні закладені лише частково моральні ризики страховика, через які споживачі страхових послуг зловживають умовами договору, що призводить до неефективного використання ресурсів та як наслідок - невиправданому зростанню витрат страховика. Тому актуальним є дослідження механізмів виникнення моральних ризиків на ринку автострахування та способів їх нейтралізації.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження теоретичних і практичних аспектів розвитку та становлення ринку автострахування знайшли своє відображення у працях вітчизняних і зарубіжних учених: Н.Г. Адамчука, В.Г. Богаченко, І.Т. Балабанова, Ю.В. Бондаря, А.І. Гінзбурга, В.Б. Гомелля, О.М. Зальотова, А.А. Казакова, Ю.Ф. Кулаєва, Ж. Лемера, В.Н. Томіліна, А.А. Медведєва, А.С. Міллермана, Р.Т. Юлдашева, К.Е. Турбіної, О.В. Самохвалова, А.М. Незважаючи на численні напрацювання вчених щодо розвитку ринку автострахування, наукові дослідження у сфері управління фінансовими ризиками учасників страхового ринку залишаються недостатніми, вони фрагментарно висвітлюють наявні проблеми. Отже, актуалізується потреба у приділенні більшої уваги сучасному стану справ у автомобільному страхуванні як одному з найбільш затребуваних сегментів страхування, та визначенні пріоритетних напрямів його подальшого розвитку в Україні.

Мета статті полягає в розробці теоретичних положень і практичних рекомендацій щодо управління моральними ризиками на ринку автострахування України.

Виклад основного матеріалу. Питання морального ризику не є загальноживаним на страховому ринку України. Для того, щоб дати тлумачення морального ризику в страхуванні, необхідно більш детально розглянути основні поняття, пов'язані з ним. Згідно з розповсюдженим



підходом, ризик тлумачиться як вимірювана невизначеність (Френк Найт). [1]. За дослідженням Томаса Мака Мака [2] можна виділити такі основні ризики як:

1) ризики випадковості – це ймовірність, що сукупний збиток не є детермінованим, оскільки абсолютний розкид сукупного збитку навколо його математичного очікування збільшується з обсягом портфеля і неможливо абсолютно точно передбачити його кінцевий об'єм;

2) оціночні ризики – це ймовірність відхилення від математичного очікування одиничного ризику та сукупного збитку портфеля на основі статистичної оцінки;

3) прогностичні ризики – це ймовірність того, що у найближчому майбутньому, наприклад, через інфляцію, закономірності минулого частково зміняться;

4) моральні ризики - це ймовірність того, що застрахований вплине на процес страхування (кількість і масштаб втрат).

Підхід, запропонований у дослідженнях Т. Мака, найповніше описує ризики, які безпосередньо відносяться до інвестиційного портфеля страхових компаній. До них відносяться технічні ризики, що значно підвищує практичну значущість цієї класифікації.

Якщо ми звернемося до історичних витоків поняття «морального ризику», то воно бере свій початок з морського страхування, зокрема, вживається у контексті поведінки застрахованої особи, яка навмисно створила страховий випадок з метою отримання страхових внесків [3]. Визначення морального ризику більше увійшло у практику іноземного страхування, оскільки воно є особливою системою економічних відносин, при цьому воно знайшло своє використання і у теорії контрактів, а також у фінансах, менеджменті та інших сферах економіки [4].

Проте для цілісності нашого дослідження необхідно дослідити передумови виникнення морального ризику, однією з яких є обмеженість інформації, що разом з опортунізмом породжують проблему її асиметричності.

Отже, розпочнімо з інформаційної асиметричності, тобто певні відомості, які стосуються суттєвих умов угоди, доступні не всім її сторонам. Теорія інформаційної асиметрії започаткована ще у 1970-х роках і ще не в повній мірі досліджена. Асиметричність інформації в мікроекономіці (англ. Asymmetrical information) – це нерівномірний розподіл інформації між сторонами договору. У ситуації асиметричного розподілу інформації одна із сторін знає більше, ніж інша, про предмет контракту, умови його укладання або поведінку в процесі його виконання [5]. Наприклад, мова може йти про наявність пошкоджень в автомобіля при оформленні договору «каско» чи досить часто клієнти приховують (свідомо чи несвідомо) від страховика наявність аварійної ситуації. Аналогічно страхові агенти не завжди обумовлюють особливості дії договору, виключення зі страхового покриття та



попередній негативний досвід. Проте і тут не завжди ми можемо говорити, власне, про асиметричність інформації, але й про прояви шахрайства в страхуванні. Для розмежування цих понять, заглибимось у витoki теорії асиметричної інформації, біля якої стоять три американські економіста: Джозеф Стігліц, Джордж Акерлоф та Ендрю Спенс, що трактували інформаційну асиметрію як різницю інформації кожної людини в процесі транзакції.

На перший погляд здається, що ця проблема не є характерною проблемою страхового ринку і не має відношення до оцінки фінансових ризиків. Адже моральний ризик не має безпосереднього впливу на фінансові показники страховика. Але, розглянувши детальніше специфіку інформаційної асиметрії на ринку автострахування, знаходимо підтвердження, що саме вона завчасно стає причиною недостатніх страхових резервів, не виправданих та необґрунтованих страхових тарифів, що як наслідок переростає у неефективну андерайтингові політику, та наступні витікаючі з неї негативні тенденції.

Отож, першими розглянемо спроби принципала впоратися з пошуками агента, це можна трактувати як передконтрактний опортунізм, за якого агент приховує інформацію. Як уже зазначалося на ринку страхування гравці досить часто викривлюють інформацію про страхові продукти та подають її в найбільш вигідному ракурсі. В свою чергу, це пояснюється вторинним попитом на страхові продукти та високою конкуренцією в галузі, що із сукупністю із низькою податковою культурою створює ситуацію перевищення (чи розбалансованості) попиту та пропозиції.

Зі сторони агента це може означати, наприклад, маніпуляції щодо якості страхової послуги, або його ставлення до неї. Як приклад можемо навести інформаційну асиметрію, коли страхувальник не володіє інформацією щодо сутності, видів, наслідків купівлі договору страхування цивільної відповідальності з франшизою, а страховий агент таку інформацію йому не надає. Як результат часто можемо спостерігати несвідоме рішення клієнта щодо придбання більш дешевого, на його думку, полісу, а як наслідок занижену страхову виплату в майбутньому. Або, навпаки - клієнт дізнавшись про вищу вартість договору з нульовою франшизою відмовляється від укладення такої угоди, якщо попередні поліси у нього були з нищою вартістю за рахунок безумовної франшизи. Результатом передконтрактного опортунізму можна назвати несприятливий вибір (*adverse selection*), тобто ринок звужується через зменшення кількості реалізованих угод [5].

Натомість, постконтрактний опортунізм проявляється у приховуванні інформації про зусилля або дії агента після підписання договору. Цікавим є феномен, коли власник автомобіля після придбання пакету «каска» з повним страховим покриттям, у подальшому ставиться до об'єкта страхування менш уважно та бережливо, адже він перекладає свої фінансові ризики на страхову компанію. У цій ситуації страховик не очікує змін у поведінці страхувальника, він не підвищує страховий тариф та не збільшує страхові резерви. Результатом



постконтрактного опортунізму є моральний ризик (moral hazard), тобто ймовірність того, що укладений договір негативно вплине на управління фінансовими ризиками, що призведе до зниження очікуваної вигоди для принципала у межах цього договору. Досить часто дрібні ушкодження трапляються саме після придбання договору повного страхового покриття на автомобіль. Отож, підсумуємо, на ринку автострахування моральний ризик може виникнути, коли дії однієї зі сторін можуть змінитися на шкоду для інших після того, як укладено фінансову угоду.

Моральний ризик виникає при інформаційній асиметрії, де ризикована сторона знає більше про свої наміри, ніж інша сторона, яка розплачується з а наслідки ризику. У більш широкому значенні, моральний ризик може статися, коли ризикова сторона володіє більш детальною інформацією про свої дії, має тенденцію чи стимул вести себе неадекватно з погляду іншої сторони з меншою кількістю інформації. Моральний ризик виникає також щодо страхувальника має більшу інформацію про свої наміри, ніж представник страховика, так як останній не може повністю контролювати страхувальника чи застрахований об'єкт. Страхувальник може мати стимул діяти неадекватно (з погляду агента) якщо їх інтереси не збігаються. Яскравим прикладом, що ілюструє цю ситуацію, є зростання страхових виплат після придбання «розширення» до договору ОСЦПВ, яке покриває сплату штрафів при порушенні правил дорожнього руху.

Одним з перших досліджував моральний ризик економіст К. Ерроу (К. Arrow), який вивчав моральний ризик у страхуванні в 1960-х рр. [6] Згодом, термін «моральний ризик» набув поширення і в інших сферах життя, ставши важливою концепцією мікроекономіки. Загалом моральний ризик визначається як ситуація, коли поведінка однієї зі сторін може змінитися на шкоду іншим після укладання угоди.

При цьому слід пам'ятати, що страхувальник лише приймає рішення про те, скільки ризиків йому придбати, в той час як страховик несе витрати. Тому вивчення як моральних ризиків, так і проблеми асиметричності інформації є вкрай важливим для страхових компаній України та світу.

Моральні ризики взаємопов'язані з асиметричною інформацією після укладання контракту, а також із прихованими діями, коли одна із сторін угоди немає можливості безпосередньо відстежувати дії іншої щодо неї. Як підтвердження вище сказаного, опишемо ситуацію, коли після ДТП власник автомобіля намагається збільшити розмір ушкоджень застрахованого об'єкта. Найпоширенішим видом є заміна деталей, які уцілили в результаті аварії, пошкодженими в інших ДТП з метою максимізації суми виплати.

Такі маніпуляції дуже часто помітні не лише в транспортному, але й в сільськогосподарському, медичному, комерційному та інших видах страхування. Інколи існує серйозна інформаційна асиметрія, коли ні страхувальник, ні страховик не володіють в повній мірі ступенем ушкодження



об'єкта страхування та покладаються на думку незалежного експерта чи ремонтної організації, тому часто перебувають у несприятливому становищі через неповноцінність або неадекватності одержуваної інформації. У цьому випадку, з метою максимізації власних вигод, остання має можливість ініціювати отримання непотрібних послуг, надати послуги за вищою вартістю або здійснити фіктивні операції тощо.

Як ми вже зазначали, необхідно відрізнити моральний ризик та страхове шахрайство. По-перше, з юридичного погляду під страховим шахрайством розуміється ряд незаконних (або навіть злочинних) дій, тим часом як моральний ризик охоплює широкий діапазон, у тому числі шахрайство при страхуванні та формуванні надмірного попиту та пропозиції, які використовують недоліки системи для максимізації їх вигоди. Зазвичай останні важко регулювати юридично. По-друге, предмет дослідження різний: страхове шахрайство є предметом правового дослідження, у той час як моральні ризики пов'язані з ефективним управлінням фінансовими ризиками.

Поглиблює цю проблему відсутність у Кримінальному кодексі України терміну «страхове шахрайство», тобто, фактично відсутні норми, які б ставили цьому злочину жорсткі правові бар'єри. За статтею 190 ККУ всі неправомірні діяння в сфері страхування можна кваліфікувати як шахрайство, а згідно з статтею 222 ККУ «надання завідомо неправдивої інформації органам державної влади, органам влади Автономної Республіки Крим чи органам місцевого самоврядування, банкам або іншим кредиторам з метою одержання субсидій, субвенцій, дотацій, кредитів чи пільг щодо податків у разі відсутності ознак кримінального правопорушення проти власності» є шахрайством з фінансовими ресурсами [7]. Щоправда, всі ці норми українською рідко застосовуються на практиці, і саме безкарністю фахівці пояснюють нинішній шахрайський бум. У багатьох країнах протидія страховому шахрайству є компетенцією державних регуляторів чи інших національних організацій, що функціонують у страховій системі держави: Федерація фінансових послуг Фінляндії, Німецький союз страховиків, Страхове бюро Канади, Польська палата страхування, Страхова Асоціація Данії, Французька Агенція для боротьби з шахрайством тощо. Вказані організації успішно виконують функції збору, обміну та аналізу інформації про випадки злочинів у сфері страхування, проводять семінари та тренінги на тему страхового шахрайства. Найбільшим у світі є страховий ринок США, де діють декілька організацій по боротьбі із шахрайством Національне страхове криміналістичне бюро, Об'єднання проти страхового шахрайства, Бюро страхових послуг, Національна асоціація боротьби із шахрайством у медичній сфері, Національна академія підготовки кадрів для боротьби зі злочинністю у страхуванні [8]. Також у США існує грошова винагорода за надання



інформації про здійснення шахрайських дій у страховій сфері. Така система функціонує в межах повноважень Національного страхового криміналістичного бюро.

Але якщо боротьбу з умисним шахрайством можна віднести до повноважень спеціалізованих організацій та зменшити його рівень шляхом збільшення кількості та якості перевірок службами безпеки страховиків, то управління моральними ризиками є більш складною проблемою. Адже потрібно перевести стохастичні явища у статус детермінованих. Фактично можемо виділити 2 види моральних ризиків «ex ante» (страхування знижує вартість відновлення об'єкта і, таким чином, зменшує індивідуальні інвестиції чи дбайливого використання об'єкта, що в довгостроковій перспективі має негативний вплив) та «ex post» (страхування знижує граничну ціну продуктів, попит росте; але це веде до не завжди добросовісних способів максимізації виплати). Насправді, суспільство частіше зустрічається з моральним ризиком «ex post». Так, Пітер Цвайфель стверджує, що покупка страховки зменшує рівень медичної допомоги застрахованого, що призводить до збільшення захворюваності [9], а Регіна Ріфан, використавши дані німецького медичного страхування встановила, що люди без медичної страховки рідше користувалися медичним лікуванням, що доводить наявність морального ризику [10].

Девід Натер проаналізував вплив медичного страхування у США на поведінку людей похилого віку щодо свого здоров'я. З'ясувалося, що чоловіки похилого віку, які мають медичну страховку, мали менше мотивів для запобігання захворюванню, одночасно посилюючи нездорову поведінку та демонструючи існування попереднього морального ризику [11].

В галузі морального ризику особливу роль відіграє інформаційне забезпечення. Значимість інформації в даному випадку - це те, що вона дуже важлива на всіх етапах надання страхової послуги, і особливо важливе її значення під час укладання угоди чи виплати збитків. Сама поширена проблема управління моральними ризиками – це невизначеність, яка утворюється з допомогою асиметрії інформації [11].

Моральний ризик є дестабілізатором ринку автострахування, що веде до зростання витрат та втратами ресурсів страховика. Такі втрати не лише створюють велике навантаження на баланс коштів медичного страхування, але й покращують переваги медичного страхування для застрахованих осіб.

Проблеми, спричинені моральним ризиком, здебільшого виявляються в наступному, по-перше, надмірне споживання ресурсів, по-друге, стимулюючий попит ведуть до збільшення витрат страховика. Моральний ризик призводить до неоптимального споживання страхувальників та неоптимального планування політики страхових компаній, що зрештою



ускладнить досягнення ефективного використання розподілу ресурсів та веде до втрати суспільного добробуту.

Розглянемо більше детально один з видів морального ризику, який доволі складно піддається управлінню, це поведінка страхувальників та їх близьких по відношенню до об'єкта страхування. Мова йде про вже раніше згадуване перевищення швидкості, необережне водіння та паркування, порушення інших правил дорожнього руху, оскільки автомобіль застрахований і витрати у разі настання страхового випадку ляжуть на страхову компанію. Звісно, описані проблеми потребують вирішення. Звернімося до широко відомого «принципу Парето», згідно з яким 80% аварійних ситуацій створюють 20% водіїв. Якщо успішно вплинути на обізнаність, ставлення та поведінку цих 20%, то ситуація на дорозі стане непропорційно кращою, а кількість аварій – меншою [12]. Цій проблематиці присвячено ряд академічних досліджень у країнах Європи та й практика продемонстрували ефективність такого інструменту як штрафні бали, це віртуальні електронні одиниці, які нараховують за кожне порушення. Для безпеки руху, це безумовно добре, адже водій за перевищення швидкості, автоматично отримує наслідки: тимчасова або постійна втрата права керування автотранспортом, необхідність пройти додаткове навчання, скласти повторно іспити, а у крайніх випадках навіть психіатрична експертиза (славнозвісний німецький «Ідіотентест») [12]. І дійсно такі санкції зарекомендували себе навіть дієвішими ніж фінансові.

Використання системи штрафних балів у страхуванні не нова ідея закордоном і лише тільки потроху починає впроваджуватися у вітчизняну практику страхових компаній. Вважаємо найбільш ефективною систему, коли штрафні бали застосовують як дестимулятори і мотиватори одночасно. Головною роллю штрафних балів є через встановлення спеціального програмного забезпечення та GPS-трекера для моніторингу і контролю транспортного засобу з підключенням до бортового комп'ютера. Після чого страхова компанія за допомогою програмного забезпечення зможе аналізувати координати, швидкість, пробіг, дані з бортового комп'ютера (пробіг по одометру, рівень пального, витрата пального, обороти двигуна, швидкість автомобіля, розрахункове значення навантаження на двигун, температура охолоджуючої рідини, температура всмоктуваного повітря, абсолютний атмосферний тиск, положення педалі газу, час, що минув з запуску двигуна) і передавати всю інформацію на сервер за допомогою GPRS.

Таким чином, страховик зможе стимулювати знижкою при придбанні поліса сумлінних водіїв та через підвищену вартість дестимулювати водіїв-порушників. Такі опції від страховика мають доповнити інші фінансові санкції, а не замінити їх. У досліджуваних країнах за різні види порушень



накладається різна кількість балів, в залежності від того, наскільки порушення пов'язане з ймовірністю скоєння ДТП й тяжкістю його наслідків. Таким чином, максимально дисципліновані водії можуть балансувати на рівні, скажімо 0-3 балів, а водії порушники можуть не лише отримати договір страхування з максимально високими тарифами, але й втрати право на користування транспортним засобом.

Проте, власне, сама практика нарахування балів може відбуватися абсолютно по-різному. На теренах Європейського Союзу існують різноманітні підходи щодо управління ризиками на ринку автострахування, розглянемо найбільш прогресивні моделі, які складаються за принципом SWOT-аналізу і містять матрицю з чотирьох елементів.

GERMAN MODEL BASED ON CHARACTERISTICS-TARIFF CLASSES		US MODEL BASED ON CREDIT HISTORY	
Model power A large number of tariff classes	Weakness of the model Poor definition of tariff classes	Model power One criterion	Weakness of the model Inaccuracy of criteria
Chances of the Model An analysis of many tariff classes can look at a wide range of insurance	Model threats It works if there is a sufficient amount of data across the considered tariff class	Chances of the Model Combination with another criterion	Model threats Combination with another criterion
CURRENT SERBIAN MODEL ON COMPUSORY CAR LIABILITY INSURANCE		MODEL USED IN SEVERAL COUNTRIES BASED ON MILEAGE	
Model power Two criteri	Weakness of the model Inaccuracy of criteria	Model power One criterion	Weakness of the model Expensive ancillary equipment and maintenance
Chances of the model Combination with another criterion	Model threats Dissatisfied policyholders	Chances of the Model Combination with another criterion	Model threats Non-acceptance of criteria by the insured
NEW PROPOSED MODEL (I.Radojković, B Randjelović)			
Model power Three criteria		Weakness of the model Legal incoherence of criteria	
Chances of the model It gives a more realistic price of compulsory car insurance		Model threats Dissatisfied policyholders	

Рис.1. Зарубіжні моделі управління ризиками страховика [13].



Можемо констатувати, що сильною стороною німецької моделі є велика кількість тарифів, але, в свою чергу це продукує загрозу складнощів при визначенні тарифів. Ця модель працює, якщо є достатня кількість даних по всьому тарифному класу. Отже, перша проблема з якою зіткнеться вітчизняний ринок автострахування – це брак інформації та необхідність опрацювати великі масиви даних. Модель, що використовується у кількох країнах на основі пробігу є зручною, адже використовує один базовий критерій, проте слабкість моделі полягає в необхідності придбання та встановлення дорогого допоміжного обладнання та обслуговування, але перспективою її розвитку є можливість поєднання з іншими моделями. Серед загроз слід виділити неприйняття критеріїв з боку страхувальника, адже він буде під постійним контролем страховика, тому її реалізація потребуватиме застосування системи знижок у якості мотивації для лояльних клієнтів.

Четверта модель базується на двох критеріях: потужність двигуна і бонус-малус, при яких система налаштовує тарифи відповідно до попереднього досвіду та передбачає санкціонування, компенсації та зниження премій. Іншими словами, застрахований за рахунок знижених страхових премій отримує стимул їздити обережніше. П'ята модель є оновленням існуючих моделей з обов'язковим автомобільним страхуванням та за своєю суттю є вже описаною вище системою штрафних балів.

Висновки. Наведені основи управління моральними ризиками у суб'єктів ринку автострахування дозволять протидіяти проблемам опортунізму, асиметричності інформації, що дозволить знизити рівень зловживань страховиків та страхувальників, зробити більш виправданими та обґрунтованими страхові тарифи, забезпечити ефективну андерайтингову політику та наблизити Україну до стандартів і успішних практик ЄС. Запропонована система балів у довгостроковій перспективі може мати позитивний ефект не лише на фінансовий стан страхових компаній, але й на добробут та відчуття фізичної й психологічної безпеки населення, адже, якщо переважна більшість водіїв будуть неухильно дотримуватися правил дорожнього руху, це стимулюватиме і водіїв-порушників не провокувати настання страхового випадку. Отож, перспективи подальших розвідок у даному напрямі полягають у розробці ефективної та адаптованої до вітчизняних економічних та ментальних особливостей моделі управління моральними ризиками учасників ринку автострахування.

Література:

1. Frank H. Knight. Risk, Uncertainty, and Profit. 2013. P. 330.
2. Thomas Mack: Schadenversicherungsmathematik. Verlag Versicherungswirtschaft 1997. S.418.
3. Моральний ризик. Фінансова енциклопедія. URL: <https://ua.nesrakonk.ru/moral-hazard/>



4. Виникнення та застосування терміна «Моральний ризик». URL: <https://livingfo.com/moralnyj-ryzyk/>
5. Akerlof GA. The market for "lemons" : Quality uncertainty and the market mechanism // Quart. J. Econ. 1970. Vol. 84. P. 488-500.
6. Kenneth Arrow. Uncertainty and the Welfare Economics of Medical Care. American Economic Review. 1963. P.941-973
7. Кримінальний кодекс України : закон України від 05.03.2001 № 2341-III // База даних «Законодавство України» / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 20.10.2019).
8. Петровська С.А. Страхові шахрайства та боротьба з ними. Харківський національний університет внутрішніх справ: 25 років досвіду та погляд у майбутнє (1994-2019 рр.): збірник тез доповідей на міжнар. наук.-практ. конф. до 25-річчя створення ун-ту, Харків, 22 листоп. 2019 р. / МВС України, Харків. нац. ун-т внутр. справ. Харків, 2019. С. 360-362
9. Peter Zweifel та Willard Manning. Moral hazard and consumer incentives in health care. Chapter 08 in Handbook of Health Economics, 2000, vol. 1, 409-459.
10. Regina Riphahn. Incentive Effects in the Demand for Health Care: A Bivariate Panel Count Data Estimation. Journal of Applied Econometrics, Vol. 18, No. 4 (Jul. - Aug., 2003), P. 387-405.
11. David Nather. Reforming America's Health Care System: The Flawed Vision of ObamaCare. 2009. P.4-8.
12. Загребя В. Що таке штрафні бали за дорожні порушення і чому їхній час прийшов. URL: https://zaxid.net/shho_take_shtrafni_bali_za_dorozhni_porushennya_i_chomu_yihniy_chas_priyshov_n1549452.
13. Radojković I., Randjelović B. A New Risk Management Model for Auto Insurance in Serbia. Journal of Mechatronics, Automation and Identification Technology. 2021. Vol. 6, No. 1, pp. 5 – 8.

References:

1. Frank H. Knight. Risk, Uncertainty, and Profit. 2013. P. 330.
2. Thomas Mack: Schadenversicherungsmathematik. Verlag Versicherungswirtschaft 1997. S.418.
3. Moral'nyy ryzyk. Finansova entsyklopediya [Moral risk. Financial encyclopedia]. URL: <https://ua.nesrakonk.ru/moral-hazard/>.
4. Vynyknennya ta zastosuvannya termina «Moral'nyy ryzyk». [Origin and use of the term "Moral risk"]. URL: <https://livingfo.com/moralnyj-ryzyk/>
5. Akerlof GA. The market for "lemons" : Quality uncertainty and the market mechanism // Quart. J. Econ. 1970. Vol. 84. P. 488-500.
6. Kenneth Arrow. Uncertainty and the Welfare Economics of Medical Care. American Economic Review. 1963. P.941-973
7. Kryminal'nyy kodeks Ukrayiny : zakon Ukrayiny vid 05.03.2001 № 2341-III [Criminal Code of Ukraine: Law of Ukraine]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14> (дата звернення: 20.10.2019).
8. Petrovs'ka S.A. Strakhovi shakhraystva ta borot'ba z nymy [Insurance fraud and the fight against it]. Kharkiv National University of Internal Affairs: 25 years of experience and a look into the future (1994-2019): a collection of theses of reports at the international science and practice conf. to the 25th anniversary of the establishment of the university, Kharkiv, November 22. 2019 / Ministry of Internal Affairs of Ukraine, Kharkiv. national University of Internal Affairs affairs Kharkiv, 2019. P. 360-362.



9. Peter Zweifel та Willard Manning. Moral hazard and consumer incentives in health care. Chapter 08 in Handbook of Health Economics, 2000, vol. 1, 409-459.

10. Regina Riphahn. Incentive Effects in the Demand for Health Care: A Bivariate Panel Count Data Estimation. Journal of Applied Econometrics, Vol. 18, No. 4 (Jul. - Aug., 2003), P. 387-405.

11. David Nather. Reforming America's Health Care System: The Flawed Vision of ObamaCare. 2009. P.4-8.

12. Zahreba V. Shcho take shtrafni baly za dorozhni porushennya i chomu yikhniy chas pryshov. [What are penalty points for traffic violations and why their time has come]. URL: https://zaxid.net/shho_take_shtrafni_bali_za_dorozhni_porushennya_i_chomu_yihniy_chas_pryshov_n1549452. [in Ukrainian].

13. Radojković I., Randjelović B. A New Risk Management Model for Auto Insurance in Serbia. Journal of Mechatronics, Automation and Identification Technology. 2021. Vol. 6, No. 1, pp. 5 – 8.

