

ШЛЯХИ ВДОСКОНАЛЕННЯ МЕТОДИКИ ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ СТРАХУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ РИЗИКІВ

Визначаються основні напрямки вдосконалення методики формування стратегії страхування транспортних ризиків через оптимізацію основних бізнес-процесів страховика: андеррайтинг, перестраховання, врегулювання збитків, розміщення коштів страхових резервів.

У світовій та вітчизняній літературі тема стратегічного менеджменту є дуже актуальною та достатньо глибоко розробленою. Проте, більшість цих досліджень стосується стратегічного менеджменту взагалі без, наголосу на його застосуванні у окремих галузях економіки, зокрема, тема формування стратегії страхування є не розробленою. Звичайно, принципи стратегічного менеджменту та його інструментарій є переважно однаковим для підприємств всіх галузей, проте, у кожній галузі, на кожному підприємстві можна виділити свої особливості, які дозволять збагатити інструментарій стратегічного менеджменту та прилаштувати його для потреб конкретної організації. Тема стратегічного менеджменту дуже широка і тому у цій статті ми хотіли б зосередити свою увагу лише на одному аспекті – формуванні стратегії страхування транспортних ризиків.

Методика формування стратегії страхування включає в себе наступні елементи:

- а) розробку програми страхування, яка відповідає потребам конкретного страхувальника;
- б) економічне обґрунтування вартості страхування;
- в) відбір надійного партнера-страховика;
- г) розробку оптимальної моделі співробітництва зі страховою компанією;
- є) оптимізація стратегії страхування.

Розглянемо кожний з елементів методики формування стратегії страхування докладніше (рис.1). Зрозуміло, що програма страхування має відповідати потребам та запитам конкретного транспортного підприємства. З метою встановлення таких потреб може використовуватись інструментарій ризик-менеджменту. Тобто мають бути встановлені ті ризики, які загрожують підприємству. Вони можуть бути згруповані за певною ознакою. Наприклад: джерело небезпеки (транспортні засоби, персонал, складські приміщення, тощо); соціальні, економічні, політичні та інші групи ризиків. Після цього ризики мають бути виміряні за двома основними показниками:

- а) ймовірність реалізації ризику, тобто ймовірність настання для транспортного підприємства негативних наслідків;
- б) максимально можливий розмір збитків в наслідок реалізації ризику.

Шляхом множення ймовірності реалізації ризику та максимально можливого розміру збитків отримуємо грошову оцінку ризику. Відповідно, найбільшій уваги потребують ризики з найбільшими грошовими оцінками. Окрім того, транспортне підприємство може встановити для себе мінімальний рівень грошової оцінки ризиків при не досягненні якої ризики розглядаються як не суттєві та ігноруються.

Останнім кроком класифікації ризиків має стати відбір тих ризиків, які можуть бути застрахованими. Для страхування цих ризиків формується програма страхування, з урахуванням тих страхових продуктів, які є на страховому ринку України. Для мінімізації ризиків, які за своїм характером не можуть бути застраховані, використовуються відповідні

методи ризик-менеджменту: адміністративні заходи (внутрішні положення, інструкції, кваліфікаційні вимоги, тощо), створення резервного фонду та інші.

Економічне обґрунтування вартості страхування полягає у співставленні грошової оцінки ризику та вартості страхування цього ризику. Якщо вартість страхування виявиться більшою, то слід поставити питання про доцільність такого страхування. Однак тут необхідно також перевірити вхідні дані, тобто достовірність оцінки ймовірності реалізації ризику та максимально можливого розміру збитків. Якщо немає впевненості у відповідності цих показників реальній ситуації, то економічне обґрунтування необхідно проводити базуючись на інших критеріях: практичні приклади реалізації конкретного ризику у діяльності транспортних підприємств; чи є витрати на страхування даного ризику суттєвими для підприємства, тощо.

Методика формування стратегії страхування

Етап 1.

Програма страхування

→ Ідентифікація ризиків

→ Грошова оцінка ризиків

→ Виділення ризиків, які можуть бути застраховані

Етап 2.

Економічне обґрунтування вартості страхування

→ Аналіз страхового ринку

→ Співставлення вартості страхування та грошової оцінки ризику

Етап 3.

Відбір компаній партнерів

→ Застосування системи показників порівняльної оцінки страховиків

Етап 4.

Розробка оптимальної моделі співробітництва зі страховою компанією

→ «Звичайне» страхування

→ Страхування з умовою виплати бонусу за відсутності страхових подій

→ Страхування на умовах участі страхувальника у прибутках страховика

Етап 5.

Оптимізація стратегії страхування

→ Зниження вартості та підвищення якості страхування через оптимізацію ключових бізнес-процесів страховика

Рис.1. Методика формування стратегії страхування.

Необхідно зазначити, що вартість страхування визначається, як середньо ринкова вартість страхової послуги у страхових компаній, які розглядаються як можливі партнери транспортного підприємства. Щоб відібрати потенційних партнерів, транспортне підприємство має здійснити аналіз страхового ринку та визначити 10-15 страхових компаній, які будуть в подальшому розглядатись, як потенційні партнери. Процедуру аналізу страхового ринку доцільно проводити раз на рік.

Після визначення програми страхування та страхових компаній-партнерів, необхідно розробити модель співпраці із страховою компанією. Основними програмами співпраці є:

- а) звичайне страхування, коли страхувальник сплачує страхову премію та у випадку

настання страхової події отримує страхове відшкодування;

б) страхування з умовою сплати бонусу у випадку відсутності страхових подій протягом року (No Claims Bonus). Така співпраця передбачає, що страхувальник сплачує певну страхову премію та при відсутності заявлених страхових подій по договору страхування протягом року страховик повертає страхувальнику певну частину (10-20%) від сплаченої страхової премії. При цьому, всі страхові відшкодування компенсуються страховиком в повному обсязі;

в) страхування на умовах участі страхувальника у прибутках страховика. Відповідно до цієї моделі співпраці, всі страхові премії сплачені страхувальником протягом року співвідносяться зі всіма страховими відшкодуваннями здійсненими протягом року. Якщо страхові премії перевищують страхові відшкодування, то страховик отримав прибуток і страхувальник має право отримати частину цього прибутку (від 20% до 50%). У випадку, якщо виявився збиток (виплати перевищили страхові премії), то страхувальник не отримує бонус, але і не сплачує додаткові премії. Проте, така модель співпраці може бути модифікована з метою захисту інтересів сторін. Наприклад, сторони можуть погодити наступне:

- участь страхувальника у прибутках від інвестиційної діяльності;
- максимальний розмір страхових виплат протягом року по договору страхування;
- можливість сплати страхувальником додаткової страхової премії, тощо.

Фактично, стратегія страхування формується після проходження зазначених чотирьох етапів. Проте залишаються резерви для оптимізації сформованої стратегії. Більшість цих резервів знаходиться у площині оптимізації ключових бізнес-процесів страховика. З одного боку, питання пов'язані з вдосконаленням тих чи інших бізнес-процесів страховика, покращення внутрішніх положень, інструкцій та інших документів страхової компанії, відносяться виключно до компетенції цієї компанії. Проте, з іншого боку, страхувальник розуміючи яким чином здійснюються ті чи інші внутрішні операції страхової компанії та маючи практичні пропозиції щодо вдосконалення цих операцій, може значно підвищити якість страхових послуг, які йому надаються, а також знизити вартість страхування. Для цілей цієї статті, до ключових бізнес-процесів страховика віднесемо наступні: андеррайтинг, перестраховання, врегулювання збитків та інвестиційну діяльність страхової компанії.

а) *Андеррайтинг*. Плани по вдосконаленню цього бізнес-процесу мають бути сконцентровані на формулюванні основних принципів та методів андеррайтингу, розрахунку тарифної сітки за окремими видами страхування, стандартних умов страхування та виключень з них. При цьому, слід зазначити, що якість андеррайтингу визначається переважно досвідом та кваліфікацією спеціаліста, який здійснює андеррайтинг ризику.

Основні резерви по оптимізації стратегії страхування транспортних ризиків з урахуванням цього бізнес-процесу полягають у наступному:

- розуміючи, яким чином андеррайтер оцінює ризик та формулює умови договору страхування та виключення з нього страховик зможе: по-перше, визначити ті фактори, які призводять до збільшення страхового тарифу та розробити план заходів по ліквідації/мінімізації цих факторів; по-друге, здійснити порівняльний аналіз пропозицій окремих страховиків, коли є різниця як між вартістю страхування та і умовами страхування; в-третьє, оцінити якість портфелю страховика та зробити висновок про фінансову надійність та платоспроможність страхової установи, а також тенденції її зміни.

б) *Перестраховання*. Розробка оптимальної програми перестраховання має полягати у визначенні обґрунтованого рівня витрат на перестраховання. З одного боку, страхова компанія повинна постійно нарощувати власний капітал, а відповідно і власне утримання за договорами страхування, з іншого боку, власне утримання страхової компанії має бути встановлено в такому розмірі, що не призведе до великих фінансових збитків у випадку настання страхового випадку, тобто має відповідати її фінансовим можливостям. Іншим напрямком забезпечення оптимальності перестраховання є пошук та укладання договорів з

надійними партнерами. Для цього можуть використовуватись як українські страхові компанії, так і ємності міжнародного страхового ринку.

Основні резерви по оптимізації стратегії страхування транспортних ризиків з урахуванням цього бізнес-процесу полягають у наступному:

- зниженні собівартості страхування за рахунок: по-перше, оптимізації перестрахового покриття шляхом використання як пропорційного так і не пропорційного перестраховання; по-друге, встановлення оптимальної величини власного утримання страховика; по-третє, у випадку участі страхувальника у прибутках страховика, врахування балансу перестраховання (різниці між платежами сплаченими перестраховикам та відшкодування отриманими від них) при розрахунку прибутку страховика.

в) *Врегулювання збитків.* Основне завдання при розробці планів по оптимізації врегулювання збитків полягає в наступному: стандартизації процесу врегулювання збитків; визначенні шляхів оптимізації витрат на виплату страхових відшкодувань; та протидії страховому шахрайству. За кожним з цих напрямків необхідно розробити програму дій, яка має бути погоджена з іншими бізнес-процесами.

Основні резерви по оптимізації стратегії страхування транспортних ризиків з урахуванням цього бізнес-процесу полягають у наступному:

- підвищенні надійності страхового захисту за рахунок: по-перше, чіткої регламентації процесу врегулювання страхової події, визначення строків страхової виплати, чіткого переліку документів, які мають бути подані страхувальником, умов визначення розміру збитку, тощо; по-друге, боротьби зі страховим шахрайством і як наслідок мінімізації збитків страховика, що має сприяти зниженню страхових тарифів та підвищенню фінансової надійності та стабільності страховика.

г) *Управління фінансовою діяльністю та інвестиціями.* У цьому бізнес-процесі необхідно розробити принципи інвестиційної діяльності які б, з одного боку, відповідали вимогам чинного законодавства України щодо платоспроможності та розміщення страхових резервів, а з іншого, забезпечували високий дохід. Зрозуміло, що грошові кошти страхова компанія може інвестувати в певні фінансові інструменти (депозити, облігації, акції, банківські метали, тощо), а може вкладати в розвиток власного бізнесу (відкриття нових представництв, підготовка персоналу, проведення рекламних акцій, тощо). Тому фінансові плани страхової компанії мають бути погоджені з планами в інших бізнес-процесах. Для управління інвестиційною діяльністю можна створити окремий відділ, в межах страхової компанії, який буде займатись виключно розробкою інвестиційної стратегії та її реалізацією, а можна створити окремий інвестиційний фонд, який буде здійснювати управління інвестиціями страховика. Останній варіант є найбільш популярним серед західних страхових компаній.

Основні резерви по оптимізації стратегії страхування транспортних ризиків з урахуванням цього бізнес-процесу полягають у наступному:

- підвищенні надійності страхового захисту за рахунок: по-перше, розробки чіткою інвестиційної політики з урахуванням існуючих законодавчих обмежень та забезпечення ліквідності страхової установи; по-друге, у випадку участі страхувальника у прибутках страховика, врахування інвестиційних доходів при розрахунку прибутку страховика.

Таким чином, формування стратегії страхування транспортних ризиків доцільно здійснювати шляхом проходження наступних основних етапів: розробка програми страхування, яка відповідає потребам конкретного страхувальника; економічне обґрунтування вартості страхування; відбір надійного партнера-страховика; розробка оптимальної моделі співробітництва зі страховою компанією; пошук шляхів оптимізації стратегії страхування. А подальшу оптимізацію сформованої стратегії страхування можна здійснювати через вдосконалення ключових бізнес-процесів страховика: андеррайтинг, перестраховання, врегулювання збитків, управління фінансовою діяльністю та інвестиціями.

Список літератури

1. Воблый К.Г. Основы экономики страхования. – М.: Изд. Центр «Анкил», 1995.
2. Страхование дело./ Учебник. Под ред. проф. Рейтмана Л.И. – М.: Банковский и биржевой научно-консультационный центр, 1992г.
3. Страхування: теорія та практика: Навчально-методичний посібник / Внукова Н.М., Успенко В.І, Временко Л.В. та ін.; За загальною редакцією проф. Внукової Н.М. – Харків: Бурун Книга, 2004.