

Кірімов О.*

АНАЛІЗ ФІНАНСОВОЇ СТІЙКОСТІ СТРАХОВИХ КОМПАНІЙ

За роки незалежності розвиток інституту страхування в Україні набув широкого розмаху. У 2008 році сумарні зобов'язання страхових компаній перед клієнтами склали понад 400 млрд. гривень, що становить 42% ВВП. Рівень страхової культури населення поступово підвищується. Суттєвий вплив на розвиток страхування в Україні мало пожвавлення кредитування, викликане приливом іноземного боргового капіталу через національні банки. Цілий пакет нормативно-правових актів України вимагає від боржника застрахувати об'єкт застави на користь кредитора. Перш за все, тягар страхових премій ліг на автомобільних позичальників. Не секрет, що в умовах економічного зростання більшість компаній працюють як фінансові піраміди, тобто премії, отримані від останніх клієнтів, йдуть на покриття збитків клієнтів минулих періодів. І така схема досить вдало працювала для більшості українських страховиків останні 3 роки. Однак, разом зі згортанням кредитних програм, ми стали свідками краху страхових компаній, орієнтованих мало того, що лише на канал банківського страхування, так ще й на лише автомобільне, або так зване моторне страхування.

Наразі в Україні зареєстровано 500 страховиків, 100 з яких займаються у тій чи іншій мірі дійсно класичним страхуванням. За найоптимістичнішими прогнозами понад 2/3 цих страховиків підуть з ринку через дефолт та банкрутство. У даному контексті актуально розглянути питання фінансової надійності страховика та проаналізувати, які фактори мають суттєвий вплив і як цей вплив відображається на фінансовій стійкості компанії.

Вибірка

Дослідження проводилося на основі даних рейтингу forinsurer.com за I квартал 2008 року за допомогою багатофакторного кореляційно-регресійного аналізу. У дослідженні використовувалися 10 компаній, відібраних для більшої репрезентативності вибірки за наступними критеріями:

- 1) Питома вага моторного страхування у портфелі $\in [0,6;0,99]$.
- 2) Комбінована збитковість портфелю $\in [0,8;0,99]$.

Розрахунки:

- 1) Комбіновані комісійні по портфелю: $kp = (km \times vpm + (vp - vpm) \times ki) \div vp$.
- 2) Питома вага моторного страхування у портфелі: $k = vp \div vpm$.
- 3) Власне утримання по моторному страхуванню: $l = (1 - r \times k) \div ((km + 0,25) \times vpm)$, де 0,25 – загальноприйнятий в Україні показник витрат на ведення справи.
- 4) Показник комбінованої збитковості портфелю: $m = (kp \times vp + 0,25 \times vp + zs) \div vp$.

Досліджується поведінка змінної – m під впливом факторів k , l .

Етапи дослідження. Висновки

- 1) Знаходження оцінок параметрів регресії, побудова рівняння регресії:
 $m = 0,45 + 0,42 \times k + 0,18 \times l$.
- 2) Знаходження коефіцієнту детермінації: $r_2 = 0,53$. Отже варіація змінної на 53% зумовлена варіацією факторів.

* студент 3 курсу відділення «міжнародний бізнес» Інституту міжнародних відносин Київського національного університету імені Тараса Шевченка

Науковий керівник: доц. Расшивалов Д.П.

3) Перевірка адекватності моделі експериментальним даним за Критерієм Фішера: $F_p=4,0012$; $F_{stat}=3,9824$; $P=0,93 \rightarrow F_p > F_{stat}$.

З ймовірністю 93% модель адекватна експериментальним даним.

4) Виявлення значущості параметрів регресії за Критерієм Стьюдента: $tp1=2,82$; $tp2=1,54$; $t_{stat}=1,53$; $P=0,87 \rightarrow tp2 > t_{stat}$. З ймовірністю 87% вплив факторів на змінну значний.

5) Знаходження прогнозу та оцінка коефіцієнтів еластичності факторів: $k=0,65$; $l=0,89$; $m=0,45+0,42*0,65+0,18*0,89=0,89$, довірчий інтервал прогнозу €[0,57;1,19]. Коефіцієнти еластичності: $k_1=0,31$; $k_2=0,18$. Таким чином, можна констатувати, що із підвищенням питомої ваги моторного страхування у портфелі на 1%, збитковість портфелю підвищиться на 0,31%, а якщо страхова компанія буде збільшувати власне утримання за договорами моторного страхування у середньому на 1%, то збитковість відповідно зростатиме на 0,18%.

Табл.1

Назва	Валові премії по моторному у страхуванні, грн	Валові премії, грн	Питома вага моторного страхування у портфелі, к	Сплечені збитки, зс	Вихідне перестраховання, г	Власне утримання мотору, л	Комісії ні мотор, к	Комісії інші види, кі	Комісії ні по портфелю, кр	Комбінована збитковість портфелю, м
ОРАНТА	179553,6	239911,5	0,75	74382,3	32247	0,76	0,3	0,2	0,27	0,83
УНИВЕРСАЛЬНАЯ	65941,3	88702,9	0,74	29976,8	19726,2	0,6	0,3	0,2	0,27	0,86
СГ ТАС	56736,8	78638,8	0,72	33102,1	5305,9	0,88	0,3	0,2	0,27	0,94
АХА СТРАХУВАННЯ	41359,2	59415,5	0,7	20589,2	3762,5	0,88	0,3	0,2	0,27	0,87
АЛЬФА-ГАРАНТ	21851	31745,9	0,69	10891,9	4136,7	0,76	0,3	0,2	0,27	0,86
ГАЛАКТИКА	20754,3	32107	0,65	12621,6	1967,7	0,89	0,3	0,2	0,26	0,91
ИНДИГО	14942,2	15486,9	0,96	6944,9	3294,4	0,61	0,3	0,2	0,3	0,99
VAV СТРАХОВАНИЕ	11161,8	14915,4	0,75	6260,6	558,4	0,93	0,3	0,2	0,27	0,94
УТИСО (ЮТИКО)	8523,8	13526	0,63	4773,6	2343,6	0,68	0,3	0,2	0,26	0,87
ОРАНТА-СИЧ	5171,1	8110,5	0,64	2973,9	540,1	0,88	0,3	0,2	0,26	0,88

І хоча збитковість портфелю слабо еластична по факторам, вона все одно залежить від них, і, що парадоксально, цей вплив оцінюється згідно дослідження у 53%

Що ж, світова практика і без того доводить, що моторне страхування – чи не найзбитковіше. Не дивно, що, наприклад, у Чехії авто КАСКО коштує у середньому 12% з франшизою 1% по пошкодженням і мінімум 10% по викраденню. Українські ж страховики, у погоні за рейтингом та захопленням ринку, «розбалували» споживача низькими тарифами та франшизами, відсутністю обмежень та швидкими виплатами, тому зараз такі страховики потерпають від незбалансованості портфелю. За загальноекономічного зростання такі умови діяльності можливі, якщо діяльність страховика побудована як класична фінансова піраміда (премії останніх оплачують збитки попередніх клієнтів). В умовах рецесії, страховики мають підвищувати тарифи по моторному страхуванню, знижувати його питому вагу у портфелі за рахунок відсікання збиткових клієнтів та нарощення майнового низькоризикового страхування, а також перестраховувати моторну відповідальність, що перевищує 30000 гривень. А поки що, страховики, орієнтовані на моторне страхування, потерпають від відсутності нових премій, та потопають у накопичених збитках і найближчим часом більшість з них зникне з ринку.