

28. Jakobsons, A. Study on the Present Competitive Performance and Future Prospects of the Banking Industry in Latvia [Text] / A. Jakobsons, W. C. Schaub. – Riga Business School, 2014. – Available at: \www/URL: http://www.rbs.lv/files/rbs/Study%20on%20the%20Present%20Competitive%20Performance%20and%20Future%20Prospects%20of%20the%20Banking%20Industry%20in%20Latvia_.pdf
29. Staehr, K. Economic Growth and Convergence in the Baltic States: Caught in a Middle-Income Trap? [Text] / K. Staehr // *Intereconomics*. – 2015. – Vol. 50, № 5. – P. 274–280. doi:10.1007/s10272-015-0551-1
30. Porter, M. E. Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance [Text] / M. E. Porter. – Free Press, 1998. – 592 p.

АНАЛІЗ ФІНАНСОВОГО СЕКТОРА В РИЗРЕЗІ КЛАСТЕРНОЇ ТЕОРІЇ НА ПРИМЕРІ ГРУЗІЇ

Дана оцінка фінансових послуг в Грузії в контексті кластерної теорії. Определены пути представления кластера, дина-

мика его изменчивости, темпы роста, реализация его потенциала и препятствий, с которыми он сталкивается. Установлено, что существует неполная форма финансовых услуг торгового кластера в Тбилиси, которая находится еще на стадии своего развития.

Ключевые слова: кластерная карта, «конкурентный ромб» Портера, финансовый сектор Грузии, кредитные учреждения, фондовые биржи.

Pataraiia Larisa, Researcher, Business School, Iliia State University, Tbilisi, Georgia, e-mail: Larisa_pataraiia@iliauni.edu.ge, ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-4621-535X>

Geradze Revaz, Researcher, Business School, Iliia State University, Tbilisi, Georgia, e-mail: revaz.geradze@iliauni.edu.ge, ORCID: <http://orcid.org/0000-0001-5461-0595>

Dushuashvili Tatuli, Researcher, Business School, Iliia State University, Tbilisi, Georgia, e-mail: tatuli.dushuashvili@gmail.com, ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-5090-613X>

УДК 368

DOI: 10.15587/2312-8372.2017.92962

Березіна С. Б.

ВИЗНАЧЕННЯ ЄВРОПЕЙСЬКОГО ВЕКТОРУ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Проведено аналіз послуг з обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів. Розглянуто динаміку обсягу страхових послуг з обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів міжнародного та внутрішнього сегменту страхового ринку України. Виявлені ключові орієнтири наближення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів до європейських стандартів.

Ключові слова: страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів, поліс «Зелена картка».

1. Вступ

У зв'язку з прискореним зростанням кількості автомобільного транспорту у світових масштабах, відповідним ущільненням транспортних потоків, завантаженням світової дорожньо-транспортної мережі та, як наслідок, збільшенням кількості дорожньо-транспортних пригод, виникає необхідність дослідження ринку автотранспортного страхування. В тому числі ринку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Автотранспортне страхування дозволяє комплексно застрахувати самі транспортні засоби, багаж та додаткове автомобільне обладнання, а також водіїв та пасажирів у разі заподіяння шкоди їм самим чи третім особам. Страхування автомобільного транспорту є одним з основних секторів в структурі non-life страхування в багатьох країнах світу. Зокрема, його частка на страховому ринку Європейського Союзу становить майже 30 % від загального обсягу ризикових премій.

Різновидом автотранспортного страхування є обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності влас-

ників наземних транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ). Дане страхування здійснюється з метою забезпечення компенсації шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну постраждалих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників. Рівень розвитку ОСЦПВВНТЗ на страховому ринку України відстає від рівня зарубіжних ринків. В умовах європейської інтеграції існує гостра необхідність пошуку шляхів наближення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів до європейських стандартів.

2. Об'єкт дослідження та його технологічний аудит

Об'єкт дослідження – український ринок ОСЦПВВНТЗ, основна ціль функціонування якого – гарантування фінансового відшкодування постраждалим учасникам ДТП.

Даний вид страхування займає один з ключових сегментів страхового ринку у всіх розвинених країнах світу. Корисним є досвід європейських країн, в яких вказаний вид страхування існує з тридцятих – сороко-

вих років минулого століття. Саме тому є необхідність аналізу базових показників ринку ОСЦПВВНТЗ для визначення ключових орієнтирів наближення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів до європейських стандартів.

3. Мета та задачі дослідження

Метою дослідження обрано аналіз стану страхового ринку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів «Зелена картка» та за внутрішніми договорами.

Для досягнення поставленої мети дослідження визначено такі наукові завдання:

1. Провести аналіз базових показників міжнародного та внутрішнього сегментів ринку ОСЦПВВНТЗ.
2. Визначити ключові питання наближення до європейських стандартів ОСЦПВВНТЗ.
3. Здійснити аналіз виконання визначених напрямків реформування українського ринку ОСЦПВВНТЗ у контексті європейських орієнтирів.

4. Дослідження існуючих рішень проблеми

Більшість наукових досліджень присвячені ролі та функціональному призначенню автотранспортного страхування в Україні, в тому числі обов'язковому страхуванню цивільної відповідальності власників транспортних засобів [1–6]. Доведена необхідність повного охоплення власників автотранспортних засобів внутрішнім страхуванням відповідальності для належного обсягу захисту інтересів як страхувальників, так і потерпілих [7–11]. Досліджувались особливості прямого врегулювання збитків у сфері автомобільного страхування [12–17]. Аргументована потреба пошуку резервів розвитку автотранспортного страхування через покращення якості та підвищення довіри населення до відповідних страхових послуг [18–22]. Вивчались характерні риси закордонних ринків автострахування [23–27]. Розглянуті сучасні тенденції розвитку страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів [28–33]. Але не досліджені конкретні аспекти наближення існуючої системи ОСЦПВВНТЗ до світових стандартів в рамках процесу євроінтеграції. Отже на сьогодні є необхідність в подальших наукових дослідженнях щодо аналізу показників ринку ОСЦПВВНТЗ у контексті європейських стандартів.

5. Методи досліджень

В роботі використовувались наступні загальнонаукові та спеціальні методи:

- абстрактно-логічний – при дослідженні сутності страхування відповідальності власників автомобільного транспорту;
- економічного аналізу та засобів MicrosoftExcel – при вивченні тенденцій розвитку українського ринку ОСЦПВВНТЗ на сучасному етапі;
- нормативний метод, за допомогою якого були проаналізовані існуючі норми та нормативи діяльності страхової сфери в галузі автомобільного страхування;
- розрахунково-конструктивний метод – при визначенні можливості і способів використання досвіду зарубіжних країн в Україні щодо здійснення страхування ОСЦПВВНТЗ.

6. Результати досліджень

Девіз Моторного (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ): «Наша діяльність спрямована на захист інтересів потерпілих в дорожньо-транспортних пригодах» цілком влучно передає основну мету діяльності страхових компаній, які надають послуги зі страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів. Оскільки, не дивлячись на покращення якості світових автомобільних магістралей, підвищення безпеки автомобілів, все ж аварійність на дорогах зростає. Відповідно, необхідність надійного страхового захисту автотранспортних засобів, життя і здоров'я людей – учасників дорожнього руху, залишається вельми актуальною. Автомобільний транспорт – доступний, зручний та досі найбільш небезпечний вид транспорту: за даними ВООЗ у світі кожного року в автомобільних аваріях гине близько 1,3 мільйони чоловік – стає число з 2007 року [8]. В Україні показники аварійності за шість років знизились на 17% (з 186225 ДТП в 2011 році до 154556 ДТП в 2016 році). Загальна кількість ДТП за добу також має тенденцію до зниження (рис. 1) [9].

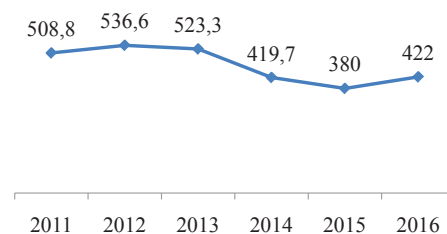


Рис. 1. Кількість ДТП в Україні за добу. Примітка: складено автором на основі [9]

В розрізі потерпілих показники ДТП за добу в Україні за 2015–2016 роки мають наступні тенденції [9]:

- середня кількість потерпілих є сталою величиною і складала 70 осіб;
- кількість загиблих внаслідок ДТП зменшилась на 20,8% і складала 9 осіб;
- кількість травмованих збільшилась на 0,7% до 88 осіб (рис. 2).

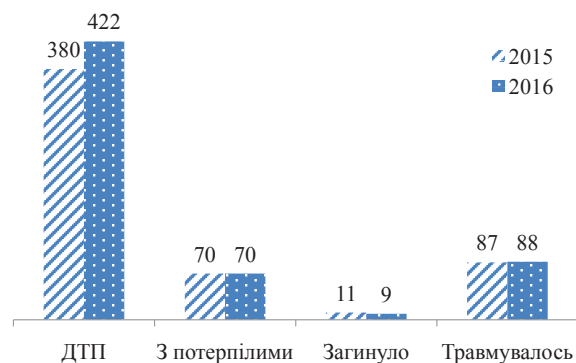


Рис. 2. ДТП з потерпілими за добу в Україні. Примітка: складено автором на основі [9]

Запровадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ) у першу чергу, пов'язане

з необхідністю компенсації шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників [10]. До основних цілей страхового захисту за ОСЦПВВНТЗ слід віднести:

- створення умов для участі у дорожньому русі добре інформованого та відповідального водія на технічно справному автомобілі;
- стимулювання водіїв – страхувальників до дотримання правил БДР та підвищення рівня страхової культури;
- при настанні ДТП своєчасне забезпечення постраждалим максимально можливою компенсацією шкоди, завданої їм здоров'ю та майну.

Відповідно до законодавства на ринку ОСЦПВВНТЗ укладаються два види договорів:

- внутрішні договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;
- договори міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

Внутрішні договори страхування діють виключно на території України. Договори міжнародного страхування діють на території країн-членів міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», зазначених у таких договорах, і посвідчуються відповідним уніфікованим сертифікатом «Зелена картка», що визнається і діє в цих країнах.

Основні показники діяльності страхових компаній, що надають послуги за ОСЦПВВНТЗ за внутрішніми договорами представлені в табл. 1 [19].

Незважаючи на поступове зростання, український ринок ОСЦПВВНТЗ все ще перебуває на стадії розбудови і відстає від рівня розвитку європейського ринку. Кількість продажів таких договорів незначна, незважаючи на підвищення обізнаності про ризики серед клієнтів: кількість укладених договорів страхування в 2016 році зросла на 3,1 % в порівнянні з аналогічним періодом в 2015 році і склала 5 351 852 угод. Загальна сума страхових премій за вказаним видом страхування в минулому році становила 2 560 030 387 грн., що на 18,3 % більше, ніж в минулому періоді. Отримано 92 061 вимог в 2016 році і виплачено страхове відшкодування на загальну суму 1 185 897 165 грн.

Показники діяльності ОСЦПВВНТЗ за міжнародним сегментом, тобто за системою «Зелена картка», представлені в табл. 2 [19].

Сектор ринку обов'язкового страхування відповідальності власників автомобільного транспорту за міжнародними договорами системи «Зелена карта» має наступну тенденцію розвитку:

- кількість укладених угод зменшилась у 2016 році на 4,8 %;

- сума страхових премій збільшилась на 21 %;
- зросла сума сплачена за вимогами на 22,08 %.

Страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів має вагомим соціально-економічне підґрунтя – гарантування компенсації шкоди всім особам, потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах. Тому надзвичайно важливим є розвиток даного сектору страхового ринку, підвищення якості надання послуг за даним видом страхування, наближення до європейських стандартів.

Таблиця 1

Базові показники здійснення ОСЦПВВНТЗ за внутрішніми договорами страхування

Показники	Січень-вересень 2015 року	Січень-вересень 2016 року	Темп приросту (+/-) %
Кількість укладених договорів страхування, шт.	5 192 322	5 351 852	3,1
Сума нарахованих страхових премій, грн.	2 163 353 611	2 560 030 387	18,3
Кількість отриманих вимог про страхове відшкодування, шт.	69 667	92 061	32,1
Розмір відшкодування за отриманими вимогами, грн.	844 621 204	1 185 897 165	40,4
Кількість врегульованих вимог про страхове відшкодування (шт.), в т. ч. з використанням «європротоколу», шт.	72 503	86 464	19,2
	8 795	14 729	67,4
Сплачена сума страхового відшкодування, (грн.), в т. ч. врегульовані з використанням «європротоколу», грн.	781 807 849	995 307 802	27,3
	49 119 088	108 026 033	119,9

Примітка: складено автором на основі [19]

Таблиця 2

Показники здійснення ОСЦПВВНТЗ за міжнародними договорами страхування «Зелена картка»

№ за/п	Показники	Січень-вересень 2015 року	Січень-вересень 2016 року	Темп приросту (+/-) %
1	Кількість укладених договорів страхування*, шт.	596 893	568 260	-4,80
2	Сума нарахованих страхових премій, грн.	649 089 481	785 344 238,57	+20,99
3	Кількість отриманих вимог про страхове відшкодування, шт.	3 132	3 548	+13,28
4	Сума отриманих вимог, EUR	6 872 612,27	7 977 947,87	+16,08
5	Кількість сплачених вимог, шт.	2 968	3 601	+21,33
6	Сума, сплачена за вимогами, EUR	6 502 699,02	7 938 267,52	+22,08

Примітка: складено автором на основі [19]

Можна виокремити ключові питання наближення ОСЦПВВНТЗ до європейських стандартів:

- Забезпечення прав водіїв на страховий захист при експлуатації транспортних засобів.
- Підвищення ефективності застосування стимулюючої системи «бонус-малус» при укладанні внутрішніх договорів страхування.
- Запровадження системи «електронний поліс».
- Скорочення термінів врегулювання страхових випадків та підвищення суми виплат за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю постраждалих.
- Запровадження «прямого врегулювання збитків».
- Впровадження «електронного європротоколу».

- Збільшення страхових сум відповідальності страховика.
- Імплементція Директиви 2009/103/ЄС.
- Впровадження міжнародних стандартів платоспроможності страховиків до умов Директиви 2009/138/ЄС Solvency II.

В порівнянні з європейськими країнами рівень забезпечення транспортних засобів страховими полісами ОСЦПВВНТЗ в Україні нижчий на 15–19 %. Діючими угодами страхування цивільної відповідальності власників автомобільного транспорту в Україні забезпечено 80 % транспортних засобів. Аналогічний показний в окремих європейських державах поданий на рис. 3 [9].

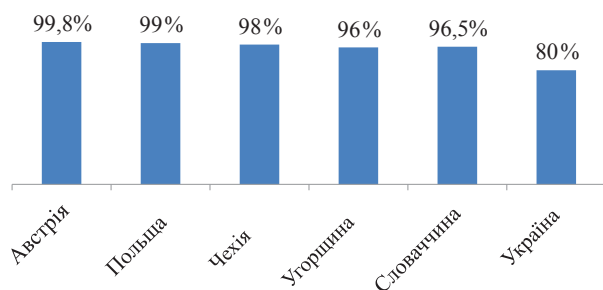


Рис. 3. Забезпечення прав водіїв на страховий захист при експлуатації транспортних засобів, %. **Примітка:** складено автором на основі [9]

Такий невисокий, порівняно з країнами ЄС, рівень забезпечення транспортних засобів страховими полісами пояснюється існуючою недовірою населення до галузі страхування, невдоволенням якістю послуг за ОСЦПВВНТЗ, низьким рівнем страхової культури українців тощо. Одним з відносно нових методів підвищення рівня забезпечення прав водіїв на страховий захист є запровадження обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, що знаходяться у відомчій реєстрації і обліку, та беруть участь у дорожньому русі [19]. До них відносяться:

- трактори;
- самохідні машини;
- сільськогосподарська техніка;
- техніка дорожніх служб;
- електротранспорт (трамваї, тролейбуси);
- військова техніка та спецтехніка відповідних відомств.

До методів заохочення користування послугами страхування відповідальності власників автомобільного транспорту та, відповідно, шляхом наближення існуючої системи ОСЦПВВНТЗ до європейських стандартів є застосування бонус-малуса. *Бонус-малус* – коригуючий коефіцієнт, за допомогою якого страховик коригує страхову премію залежно від того, чи були страхові випадки по відношенню до об'єкта страхування у певному проміжку часу. Згідно з відомостями, внесеними страховиками-членами МТСБУ в центральну базу даних (ЦБД) МТСБУ, в січні-вересні 2016 року зі 5 318 064 внутрішніх договорів страхування:

- 17,3 % було укладено без застосування коефіцієнта «бонус-малус»;
- 0,2 % страховальників отримали підвищений коефіцієнт страхового тарифа;
- 82,5 % страховальників з урахуванням безаварійної експлуатації транспортного засобу та відсутності

страхових випадків, які виникли з вини страховальника, отримали понижуючий коефіцієнт.

З метою підвищення ефективності застосування системи «бонус-малус» необхідно реалізувати наступні заходи:

1. Розробити обов'язкову для застосування, просту і єдину систему «бонус-малус».
2. Створити єдиний реєстр водіїв за наслідками ДТП задля ефективного застосування системи «бонус-малус».
3. Започаткувати більш широке застосування системи «бонус-малус» як механізму економічного примусу до дотримання правил дорожнього руху та недопущення ДТП.
4. Пов'язати розмір страхової премії за умовами страхування з кількістю ДТП, що сталися за участю страховальника за попередній період управління транспортним засобом.

Необхідність та ефективність запровадження електронного поліса в страхуванні неодноразово доводились фахівцями страхової сфери. Електронний поліс – це ідентифікований запис в спеціалізованій інформаційній системі обліку МТСБУ електронних страхових полісів.

Страховальники отримують наступні переваги від запровадження електронного поліса:

1. Можливість самостійного та усвідомленого, без «підказок» недобросовісних посередників, вибору надійного страховика.
2. Можливість придбати повноцінний страховий поліс.
3. Забезпечення гарантії придбання легітимного страхового захисту.
4. Можливість отримання автоматичного нагадування про закінчення договору страхування та про необхідність придбання страхового полісу на новий строк.

На шляху до реалізації запровадження системи «електронний поліс» стоять проблеми, які мають бути вирішені найближчим часом:

1. Запровадження безготівкової з використанням технологій Інтернет-еквайрингу форми оплати страхової послуги.
2. Спрощення доступу споживачів до придбання повноцінного, легітимного страхового полісу.
3. Забезпечення доступного в реальному часі контролю за наявністю діючого полісу по відношенню до будь-якого транспортного засобу.
4. Забезпечення ефективної протидії страховому шахрайству.
5. Унеможливлення виготовлення та використання підроблених (фальшивих) полісів, страхових сертифікатів «Зелена картка»
6. Запровадження оперативного та безумовного внесення до ЦБД МТСБУ повної і достовірної інформації про укладені договори страхування.
7. Забезпечення економії коштів на придбання імпортного паперу для друку бланків страхових документів, захист навколишнього середовища.
8. Забезпечення можливості швидкого обмеження проблемного страховика укладати нові договори ОСЦПВ.

Для більшості страховальників етап врегулювання претензій у разі настання страхового випадку є вирішальним у взаємовідносинах зі страховою компанією і нерідко стає приводом до подання скарги. Найбільша частка скарг надходить у зв'язку із зволіканням з виплатою страхового відшкодування та порушенням строків виплати.

В січні-вересні 2016 року 49,1 % від загальної кількості вимог потерпілих в ДТП за майновими збитками

були врегульовані з терміном до 90 днів, 21,2% – від 91 до 120 днів, 29,7% – понад 120 днів. Для порівняння в країнах ЄС середній строк виплат за майновими збитками коливається від 15 до 30 днів.

Структура страхових виплат за ОСЦПВ в Україні та ЄС представлена відповідно на рис. 4 та рис. 5 [19].

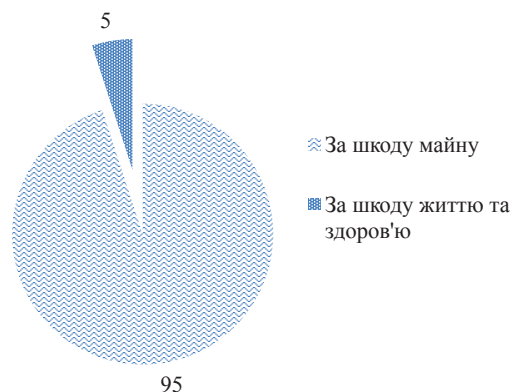


Рис. 4. Структура виплат за ОСЦПВВНТЗ в Україні у 2016 році, %.
Примітка: складено автором на основі [19]

У 2016 році в Україні страхові виплати за шкоду майну внаслідок ДТП склали 95% від загальної суми виплат за ОСЦПВВНТЗ. Відповідно виплати за шкоду життю та здоров'ю потерпілих становили 5%. В Європейському Союзі структура аналогічних виплат становила 52% за шкоду майну і 48% компенсація за шкоду життю та здоров'ю.

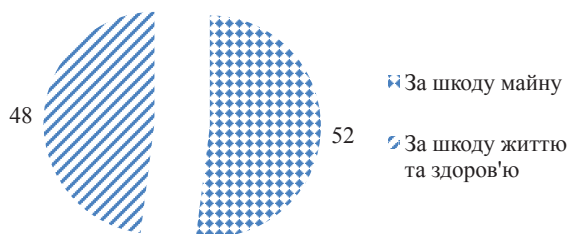


Рис. 5. Структура виплат за ОСЦПВВНТЗв ЄС у 2016 році, %.
Примітка: складено автором на основі [19]

До недавнього часу, крім розмірів виплат, до недоліків системи врегулювання збитків відносилась й сама процедура врегулювання. З 1997 року при настанні страхового випадку потерпілий повинен був звертатись за відшкодуванням до страхової компанії винуватця ДТП, що було досить незручно. З 1 грудня 2016 року страховальник отримав можливість звернутись до своєї страхової компанії, де був придбаний поліс страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, за виплатою по ДТП. Справа в тім, що з 1 грудня 2016 року в Україні впроваджений механізм прямого врегулювання збитків. Принцип прямого врегулювання полягає в тому, що при настанні страхового випадку (ДТП) потерпілі отримують відшкодування від «своєї» страхової компанії, тобто тієї, що продала поліс, а не у компанії винуватця. Страхова компанія виплачує «своєму» потерпілому відшкодування, яке компенсується страховою компанією винуватця ДТП за посередництвом МТСБУ.

Застосування європротоколу в Україні запроваджено з вересня 2011 року, але на практиці значна частина водіїв не знають правил та не мають навиків його використання.

Обов'язкові умови застосування європротоколу:

- наявність у водіїв-учасників ДТП договорів обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності;
- відсутність травмованих (загиблих) людей;
- згода водіїв цих транспортних засобів щодо обставин її скоєння;
- відсутність у водіїв ознак алкогольного, наркотичного, іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції.

Для підвищення рівня страхової культури водіїв транспортних засобів, набуття ними навиків застосування європротоколу потрібно розглянути можливість введення в програму підготовки водіїв обов'язковий практикум оформлення європротоколів.

З 01.02.2016 страхові суми (ліміти відповідальності страховика) за договорами ОСЦПВВНТЗ при врегулюванні ДТП збільшено вдвічі, і складають:

- за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих – 200 тис. грн.;
- за шкоду, заподіяну майну – 100 тис. грн.;
- за європротоколом до 50 тис. грн.

Середній розмір страхової виплати за пошкоджене майно внаслідок ДТП в 2015 році склав 12 381 грн., за 9 місяців 2016 – 12 545 грн. Середній розмір компенсації за шкоду, завдану здоров'ю та життю в 2015 році становив 12 535 грн., а за 9 місяців 2016 року – 13 792 грн. В ЄС середній розмір відшкодування збитків, заподіяних життю та здоров'ю складає майже 15 970 євро; середній розмір майнового відшкодування перевищує значення 2 500 євро (мін. – 660 євро в Болгарії, мах. – 6 398 євро на Кіпрі).

Розмір страхової суми тісно пов'язаний з розміром страхової премії (вартості поліса ОСЦПВВНТЗ). В порівнянні з економічно розвиненими країнами в Україні не тільки невеликий розмір компенсації постраждалим в ДТП, а й відносно невисока вартість полісу «автоцивілки» (рис. 6) [12].

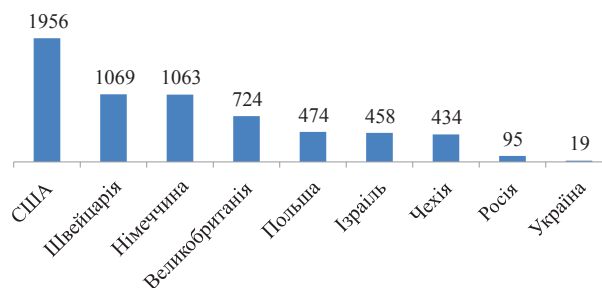


Рис. 6. Вартість полісу страхування відповідальності власників транспортних засобів, дол. США. **Примітка:** складено автором на основі [12]

При реалізації методів наближення ОСЦПВВНТЗ до європейських стандартів слід розуміти, що при підвищенні лімітів страхових виплат підніметься й вартість поліса, що при нинішньому рівні доходів населення реалізувати в короткі терміни вкрай складно. Протягом 8 років згідно умов імплементації Директиви 2009/103/ЄС в Україні мають бути встановлені наступні розміри мінімальних лімітів страхового покриття:

- у випадку шкоди, заподіяної життю та здоров'ю – 1 000 000 євро на одного потерпілого або 5 000 000 євро на одну страхову подію незалежно від кількості потерпілих;
- у випадку майнових збитків – 1 000 000 євро на одну страхову подію незалежно від кількості потерпілих.

Діючі на сьогодні вимоги щодо платоспроможності (Solvency I), не відповідають сучасним реаліям ведення страхового бізнесу. Solvency II є переходом до економічної, побудованої на ризику, моделі регулювання. Дозволяє вдосконалити техніку ризик-менеджменту страховиків, створити умови, які б більш точно відображали ризики, що створюються страховальниками. Сутність основних вимог Директиви:

1. Оцінка достатності капіталу страховиків, у т. ч. мінімального його розміру.
2. Якість активів страховиків.
3. Система управління платоспроможністю.
4. Здійснення нагляду та розкриття інформації про діяльність учасників ринку.

7. SWOT-аналіз результатів дослідження

Strengths. Побудова ефективної системи страхування є частиною процесів інтеграції нашої держави в європейський простір. Тому розвиток ринку автомобільного страхування, в тому числі страхування відповідальності власників автомобільного транспорту, вимагає системно-комплексного підходу у виборі напрямків реформування.

Weaknesses. Проведене дослідження дозволило виокремити напрямки першочергового реформування ринку обов'язкового страхування відповідальності власників наземного транспорту. Визначення конкретних цілей наближення українського страхового ринку ОСЦПВВНТЗ до європейських стандартів є необхідним в рамках інтеграції України до європейського простору.

Opportunities. За результатами проведеного аналізу українського ринку ОСЦПВВНТЗ можна стверджувати, що за всіма визначеними цілями приведення ринку у відповідність з європейськими стандартами здійснюється реалізація заходів реформування. Наприклад, заходи з підвищення рівня забезпечення транспортних засобів страховими полісами ОСЦПВВНТЗ, підвищення ефективності системи «бонус-малус», запровадження «електронного поліса», скорочення термінів врегулювання, запровадження «прямого врегулювання збитків», впровадження «електронного європротоколу», збільшення страхових, імплементація Директиви 2009/103/ЄС, впровадження міжнародних стандартів платоспроможності страховиків до умов Директиви 2009/138/ЄС Solvency II.

Не дивлячись на низку впроваджених та запланованих заходів по підвищенню ефективності українського ринку обов'язкового страхування відповідальності власників автомобільного транспорту згідно світових вимог, майже не визначено методів для подолання однієї з найвагоміших проблем ринку автострахування – низької страхової культури населення. Існує нагальна необхідність у запровадженні заходів по підвищенню інформованості громадян про переваги та інновації страхових продуктів ОСЦПВВНТЗ.

Threats. Водночас мають бути продовжені дослідження щодо реформування ринку страхових послуг, в тому

числі ринку страхування відповідальності. Наприклад, недостатня увага приділяється дослідженню каналів збуту страхових продуктів, можливості запровадження в Україні інновацій в системі реалізації, для модернізації продажів та зростання частки застрахованих осіб.

8. Висновки

1. Аналіз базових показників міжнародного та внутрішнього сегментів ринку ОСЦПВВНТЗ:

- підтвердив актуальність подальшого розвитку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автомобільного транспорту, пов'язану з необхідністю компенсації шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів учасників дорожнього руху;
- показав, що рівень розвитку українського ринку відстає від європейського страхового ринку за рівнем забезпечення транспортних засобів страховими полісами, за рівнем страхових виплат потерпілим в ДТП; за рівнем якості послуг.

2. Визначено і досліджено етапи реалізації ключових аспектів наближення ОСЦПВВНТЗ до європейських стандартів.

3. Крім охоплених напрямків реформування українського страхового ринку необхідно більш ретельно звернути увагу на методи підвищення страхової культури населення України у контексті європейських орієнтирів.

Але основним принципом успішного розвитку страхового ринку має бути координована співпраця усіх учасників ринку. Саме в такому баченні повинна бути реалізована програма розбудови українського ринку страхування, який сприятиме розвитку національної економіки, буде мати довіру населення та буде конкурентоздатним на світовому ринку страхування.

Література

1. Базилевич, В. Д. Страхові послуги [Текст]: підручник / В. Д. Базилевич, Р. В. Пікус, Н. В. Приказюк, Т. П. Моташко та ін.; за ред. В. Д. Базилевича. – К.: Логос, 2014. – Ч. 2. – 544 с.
2. Гаманкова, О. О. Ринок страхових послуг України: теорія, методологія, практика [Текст]: монографія / О. О. Гаманкова. – К.: КНЕУ, 2009. – 283 с.
3. Осадець, С. С. Страхові послуги [Текст]: підручник / С. С. Осадець, Т. М. Артюх, О. О. Гаманкова та ін.; за ред. С. С. Осадець, Т. М. Артюх. – К.: КНЕУ, 2007. – 464 с.
4. Залетов, О. М. Автомобільне страхування в системі безпеки дорожнього руху [Текст]: монографія / О. М. Залетов, О. В. Кнейслер, В. М. Стецюк, О. Ю. Толстенко та ін.; за ред. О. М. Залетов. – К.: Міжнародна агенція «BeeZone», 2012. – 509 с.
5. Іванюк, І. Тенденції та проблеми розвитку ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [Текст] / І. Іванюк // Финансовые услуги. – 2009. – № 1-2. – С. 20–22.
6. Лібих, К. О. Пряме відшкодування збитків у страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [Текст] / К. О. Лібих // Финанси, облік і аудит. – 2011. – № 18. – С. 129–136.
7. Межебицький, М. Пряме врегулювання: зарубіжний досвід та перспективи впровадження в Україні [Текст] / М. Межебицький, Р. Грабко // Финансовые услуги. – 2010. – № 3-4. – С. 17–19.
8. Global status report on road safety 2015 [Electronic resource] // World Health Organization. – Available at: \www/URL: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/

9. Статистика аварійності в Україні [Електронний ресурс] // Управління безпеки дорожнього руху. – Режим доступу: \www/URL: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>
10. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [Електронний ресурс]: Закон України від 01.07.2004 № 1961-IV. – Режим доступу: \www/URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>
11. Національна комісія, що здійснює регулювання ринків у сфері ринків фінансових послуг [Електронний ресурс]. – Режим доступу: \www/URL: <http://nfp.gov.ua/>
12. Сколько стоит ОСАГО за рубежом? [Электронный ресурс] // Инфографика. – Режим доступа: \www/URL: <http://gia.ru/infografika/20131125/979473299.html>
13. Журавко, Е. А. ОСАГО, его проблемы и решения [Текст] / Е. А. Журавко, Т. Е. Даниловских // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2014. – № 3–8. – С. 114–117.
14. Приказюк, Н. Нові вектори розвитку автотранспортного страхування в Україні [Текст] / Н. Приказюк, Т. Моташко // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка. – 2015. – № 3 (168). – С. 37–46. doi:10.17721/1728-2667.2015/168-3/6
15. Anderson, J. M. The U.S. Experience with No-Fault Automobile Insurance [Text]: Monographs / J. M. Anderson, P. Heaton, S. J. Carroll. – Santa Monica: RAND Corporation, 2010. – 190 p.
16. Гришан, Ю. Можно ли прекратить демпинг в ОСАГО? [Текст] / Ю. Гришан // Финансовые услуги. – 2012. – № 6 (96). – С. 24–26.
17. Приказюк, Н. В. Роль Інтернету в реалізації страхових послуг [Текст] / Н. В. Приказюк, Т. П. Моташко // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка. – 2014. – № 3 (156). – С. 45–52. doi:10.17721/1728-2667.2014/156-3/9
18. Про страхування [Електронний ресурс]: Закон України від 07.03.1996 № 85/96-ВР. – Режим доступу: \www/URL: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-вр>
19. Моторне транспортне страхове бюро України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: \www/URL: http://www.mtsbu.ua/ru/about_us/general/
20. Статистика [Електронний ресурс] // Моторне транспортне бюро України. – Режим доступу: \www/URL: <http://www.mtsbu.ua/ru/statistics/>
21. Insurance Europe [Electronic resource]. – Available at: \www/URL: www.insuranceeurope.eu
22. Підсумки діяльності страхових компаній за 2011 рік [Електронний ресурс] // Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. – Режим доступу: \www/URL: https://nfp.gov.ua/files/OgliadRinkiv/sk_4kv_2011.pdf
23. Підсумки діяльності страхових компаній за 2012 рік [Електронний ресурс] // Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. – Режим доступу: \www/URL: https://nfp.gov.ua/files/OgliadRinkiv/SK/SK_IV_kv_%202012.pdf
24. Підсумки діяльності страхових компаній за 2013 рік [Електронний ресурс] // Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. – Режим доступу: \www/URL: http://nfp.gov.ua/files/OgliadRinkiv/SK/sk_%202013.pdf
25. Підсумки діяльності страхових компаній за 2014 рік [Електронний ресурс] // Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. – Режим доступу: \www/URL: http://nfp.gov.ua/files/sector/sk_%202014.pdf
26. Підсумки діяльності страхових компаній за 2014 рік [Електронний ресурс] // Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. – Режим доступу: \www/URL: http://nfp.gov.ua/files/DepFinMon/zvitni_dani/sk_%202015.pdf
27. Як відрізняється кількість автомобілів на душу населення в Україні і ЄС [Електронний ресурс] // Експрес. – 22.02.2016. – Режим доступу: \www/URL: <http://expres.ua/auto/2016/02/22/174495-vidriznyayetsya-kilkist-avtomobiliv-dushu-naseleण्या-ukrayini-yes>
28. 7 преимуществ прямого урегулирования для клиентов по ОСАГО – новые вызовы для страховщиков [Электронный ресурс] // Фориншурер. – 2016. – Режим доступа: \www/URL: <http://forinsurer.com/news/15/12/10/33297>
29. Прямое урегулирование убытков по ОСАГО в Украине может быть введено с января 2016 года [Электронный ресурс] // Фориншурер. – 2016. – Режим доступа: \www/URL: <http://forinsurer.com/news/14/11/14/31753>
30. Камнева, А. В. Методический подход по выбору направления развития страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Текст] / А. В. Камнева // Бизнес Информ. – 2011. – № 4. – С. 119–122.
31. Положення про єдину централізовану базу даних щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [Електронний ресурс]: Розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 09.07.2010 № 566. – Режим доступу: \www/URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0691-10>
32. Харламов, П. Зачем покупать полис добровольного страхования гражданской ответственности? [Электронный ресурс] // П. Харламов // Фориншурер. – 2016. – Режим доступа: \www/URL: <http://osago-insurance.com/review/205>
33. Прямое возмещение по ОСАГО: правила и исключения [Электронный ресурс] // Prostobank.ua. – Режим доступа: \www/URL: http://www.prostobank.ua/finansovyj_gid/strahovanie/stati/pryamoe_vozmeschenie_po_osago_pravila_i_isklyucheniya

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЕВРОПЕЙСКОГО ВЕКТОРА РАЗВИТИЯ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Проведен анализ услуг по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. Рассмотрена динамика объема страховых услуг по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев наземных транспортных средств международного и внутреннего сегмента страхового рынка Украины. Определены ключевые ориентиры приближения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств к европейским стандартам.

Ключевые слова: страхование гражданской ответственности владельцев наземных транспортных средств, полис «Зеленая карта».

Березина Світлана Борисівна, кандидат економічних наук, доцент, кафедра страхування, банківської справи та ризик-менеджменту, Київський національний університет ім. Тараса Шевченка, Україна, e-mail: svieta_berezina@ukr.net, ORCID: <http://orcid.org/0000-0002-9737-0651>