

7. Law of Ukraine "On Hypothec" (2003), Bulletin of Supreme Rada of Ukraine , Art. 313.
8. Law of Ukraine "On Mortgage Lending Operations with Consolidated Mortgage Debt and Mortgage Certificates" (2004), Bulletin of Supreme Rada of Ukraine, Article 1.
9. Law of Ukraine "On Securing Creditors' Claims and Registration of Encumbrances" (2004), Bulletin of Supreme Rada of Ukraine, Art. 140.
10. Law of Ukraine "On the formation and organization of the Circulation of Credit Histories" (2005), Bulletin of Supreme Rada of Ukraine, Art. 421.
11. Law of Ukraine "On Banks and Banking Activity" (2001), Bulletin of Supreme Rada of Ukraine, Art. 30.
12. NBU Resolution "for setting the discount rate and reserve requirements for the creation of the mandatory provisions" (2005), available at: <http://zakon.nau.ua/doc/?code=v0275500-05>.
13. The National Bank of Ukraine. (2013), available at: [http://bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art\\_id=69512&cat\\_id=8479](http://bank.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=69512&cat_id=8479)

УДК 368.042

**Білик І.В.,**  
*викладач кафедри фінансів суб'єктів*  
*господарювання і страхування*  
*Тернопільський національний економічний університет*

## ОБОВ'ЯЗКОВЕ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ: ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТА НАПРЯМКИ МОДЕРНІЗАЦІЇ В УКРАЇНІ

**Bilyk I.V.,**  
*lecturer of the department of finance*  
*economic entities and insurance*  
*Ternopil national economic university*

## COMPULSORY INSURANCE OF CIVIL AND LEGAL LIABILITY OF OWNERS OF TRANSPORT VEHICLES: FEATURES OF DEVELOPMENT AND DIRECTIONS OF MODERNIZATION

**Постановка проблеми.** Цілеспрямований ефективний соціально-економічний розвиток держави неможливий без посилення її уваги до інституту страхування, який забезпечує захист майнових, особових та фінансових інтересів окремих підприємств, організацій, громадян та суспільства загалом.

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОС ЦПВ ВНТЗ) є важливим елементом страхової системи України. Експлуатація автотранспорту, який вважається джерелом підвищеної небезпеки через його масовість і аварійність, об'єктивно зумовлює потребу суспільства у своєчасному та повному відшкодуванні збитків потерпілим у дорожньо-транспортних подіях (ДТП).

За оцінками експертів, в Україні на кожних 4 громадянина припадає по 1 автотранспортному засобу. Щорічно в Україні відбувається майже 200 000 ДТП, у яких близько 40 000 осіб отримує травми, а понад 4 000 – гине.

За міжнародними експертними оцінками, Україна щороку втрачає до 3,5 % ВВП унаслідок ДТП, 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. Щорічні збитки лише від пошкодження автотранспортних засобів становлять більше 2 млрд. грн., при цьому кожен третій водій фінансово неспроможний повною мірою відшкодувати заподіяну шкоду [8, 4]. Це значний тягар як для учасників автомобільного руху, так і для економіки загалом.

Зважаючи на зростання автомобілізації, інтенсивності дорожнього руху, велику кількість аварій на автошляхах України, збільшення нещасних випадків і кількості потерпілих, підвищення матеріальної відповідальності громадян та юридичних осіб за наслідки своїх дій, нанесення втрат економіці, особливої ваги та актуальності набуває дослідження сучасних аспектів функціонування та подальшого розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів як важливого чинника забезпечення гарантованого страхового захисту від негативної дії ризиків.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання розвитку ОС ЦПВ ВНТЗ перебувають у полі зору наукових інтересів багатьох учених та практиків страхового бізнесу, що підтверджує їх актуальність і соціальну значущість. Великий внесок у дослідження концептуальних засад та осмислення проблематики цього виду страхування внесли: Ю. Гришан, В. Загребной, Ю. Заїкін, К. Лібіх, С. Осадець, В. Романишин, Я. Шумелда та ін., пропонуючи свої судження та концепції у цій сфері страхових відносин.

Незважаючи на посилену увагу до окресленої тематики як з боку страхових компаній, так і держави, на сьогодні на ринку ОС ЦПВ ВНТЗ простежуються негативні тенденції, які спричинюють численні нарікання споживачів страхових послуг на діяльність окремих страхових компаній, що підриває підвалини соціальної спрямованості цього виду страхування й довіру до інституту страхування загалом. Саме тому вияв сучасних трендів розвитку ОС ЦПВ ВНТЗ у реаліях сьогодення є актуальним та важливим завданням, чому й присвячене представлене дослідження.

**Постановка завдання.** Метою дослідження є осмислення закономірностей розвитку ОС ЦПВ ВНТЗ, його законодавчого забезпечення та вияв проблем, які перешкоджають повноцінному розвитку ринку ОС ЦПВ ВНТЗ й обґрунтування шляхів їх подолання для ефективного задоволення потреб фізичних та юридичних осіб у страховому захисті.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Запровадження та розвиток ОС ЦПВ ВНТЗ є складовою у формуванні соціальної доктрини страхового ринку, оскільки специфіка цього виду страхування полягає в захисті майнових інтересів не лише водіїв, а насамперед потерпілих у ДТП осіб і компенсації шкоди, заподіяної їх життю, здоров'ю, а також завданих моральних та матеріальних збитків.

Спроби законодавчого регулювання цієї галузі страхового ринку були здійснені ще в 1994 р., проте його запровадження розпочалося із 1997 р. на підставі Постанови КМУ від 28.09.1996 р. № 1175, однак на практиці ця сфера цивільно-правових відносин залишалася нерегульованою упродовж багатьох років й юридично реалізувалася лише у 2005 р. із прийняттям Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 1961-ІУ, а де-факто розпочало діяти із 2008 р. після впровадження механізму контролю за наявністю полісів у водіїв.

Необхідність здійснення цього виду страхування є очевидною, і саме операції з автотранспортного страхування, у тому числі й ОС ЦПВ ВНТЗ, займають найбільшу частку у портфелях вітчизняних страховиків.

Станом на 01.01.2013 р. страхуванням цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні займалося 85 страхових компаній, із них 13 є повними членами Моторно (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ), а 72 – асоційованими.

Аналіз результатів діяльності засвідчує динамічне зростання вітчизняного ринку ОС ЦПВ ВНТЗ. Обсяг цього сегмента із 2004 р. зріс майже у 8 разів: якщо у 2004 р. було укладено 1 млн. договорів, то у 2012 р. – більше 8 млн.

Щодо рівня проникнення ОС ЦПВ, то у 2012 р. він був близьким до 88 %, а за прогнозами МТСБУ на кінець 2013 р. досягне 93 %.

Показники динаміки рівня забезпеченості наземними транспортними засобами в Україні наведені в табл. 1.

**Таблиця 1**

**Рівень забезпеченості наземними транспортними засобами в Україні  
у 2005-2012 рр.**

Показник	Рік								
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013 (прогноз)
Рівень забезпеченості, %	35,5	43,7	54,7	68,4	70,5	83,2	86,3	88,0	≈93,0
Динаміка, %	-	8	11	13	2	12	3	1	≈3

*Джерело: [4, 12]*

У 2012 р. за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів отримано 2 4449 млн. грн., що на 5,06 % більше, ніж у 2011 р. і майже у 6 разів більше, ніж у 2005 р. Сума здійснених страховиками виплат склала 974,6 млн. грн. (табл. 2).

Як свідчать дані табл. 2, у 2007 р. спостерігається стрімке зростання як кількості укладених договорів внутрішнього страхування, так і обсягів зібраних премій – майже удвічі більше ніж у попередні роки, проте показовим є те, що 30 % таких договорів мали термін дії до 15 днів, а 30 % їх приросту було забезпечено за рахунок залучення банками нових клієнтів шляхом надання споживчих кредитів на придбання автомобіля.

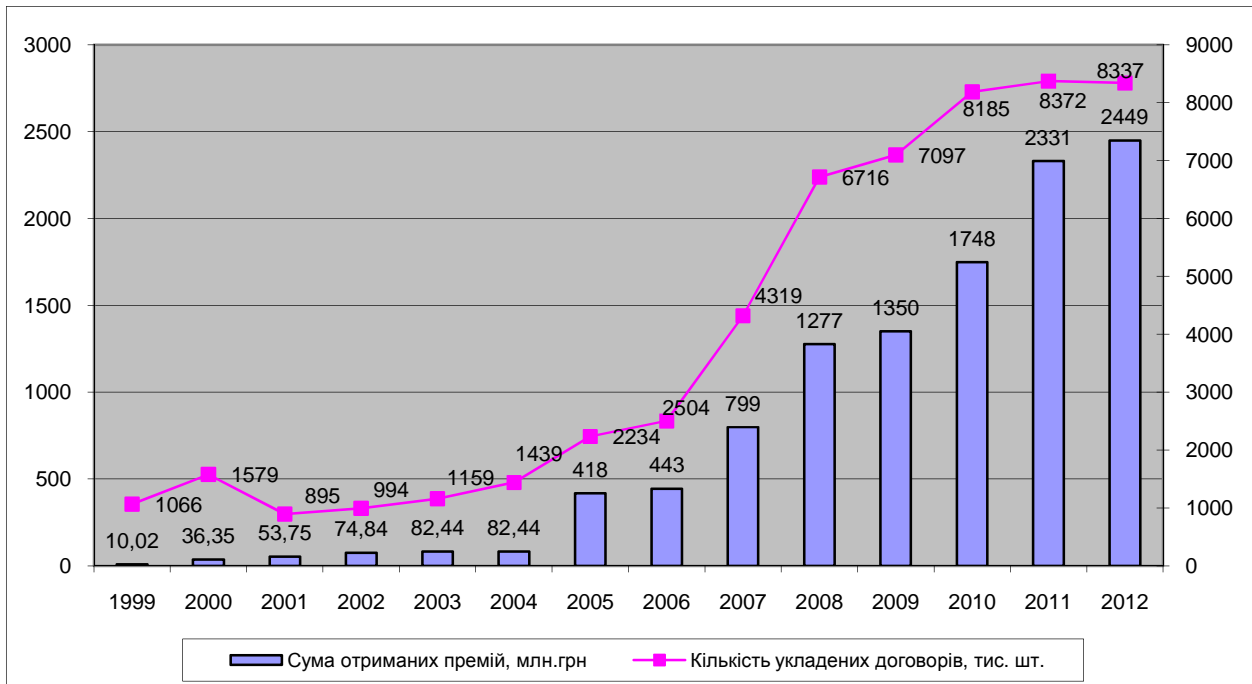
**Таблиця 2**

**Показники розвитку ОСЦПВНТЗ в Україні у 2005-2008 рр.**

Показник	Рік							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Кількість укладених договорів, тис. шт.	2 234	2 504	4 319	6 716	7 097	8 185	8 372	8 337
Страхові премії, млн. грн.	418	443	799	1 277	1 350	1 748	2 331	2 449
Середня страхова премія, грн.	187,1	177,2	185,1	190,2	190,3	213,6	278,4	293,7
Кількість урегульованих вимог, тис. шт.	7,8	21,5	35,3	67,4	78,2	98,3	103,7	109,5
Страхові виплати, млн. грн.	33,1	106,0	194,6	448,0	606,3	707,9	911,7	974,6
Середня страхова виплата, грн.	4 243	4 930	5 511	6 647	7 753	7 202	9 862	10 317
Рівень виплат, %	7,9	23,9	24,3	35,1	44,9	40,5	39,1	39,8

*Джерело: [6; 9]*

Крім того, невеликі темпи зростання кількості укладених договорів у 2010-2012 рр. порівняно з минулим періодом пояснюються тим, що значна частина власників транспортних засобів уже володіла полісами страхування й тим, що чисельність автовласників не дуже збільшилася у цей період унаслідок зменшення обсягів кредитування. Не менш вагомим чинником цих змін були й наслідки економічної кризи. Проте, ці чинники не мали суттєвого впливу на обсяг зібраних страхових премій, за яким спостерігається стійка динаміка зростання (рис. 1).



**Рис. 1. Порівняльна динаміка кількості укладених договорів та обсягу зібраних страхових премій з ОСЦПВВНТЗ у 1999-2012 рр.**

Джерело: [6; 8; 9]

Показники 2010-2011 рр. демонструють вищі темпи зростання, оскільки у цей період було збільшено вартість поліса та ліміти відповідальності за заподіяну шкоду майну та здоров'ю. Такі кроки обумовили і зростання ринку в 2011 р. на 33,3%, що, в свою чергу, вплинуло на зниження рівня виплат у 2011 і 2012 рр. відповідно.

Однак середня сума страхового відшкодування зростає відносно повільно і не є загрозливою для фінансового стану навіть малопотужної страхової компанії.

Отже, на розвиток ринку ОСЦПВВНТЗ за аналізований період суттєвий вплив мали як економічні чинники, зокрема докризове економічне пожвавлення, так і виважені кроки з боку держави щодо стимулювання попиту на послуги цього виду страхування.

На підставі аналізу основних показників можна стверджувати, що в Україні спостерігається позитивна тенденція зростання як страхових премій, так і виплат за договорами, що, в свою чергу, доводить дієвість цього виду страхування. Значною мірою це є наслідком законодавчих новацій у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху. Введення у дію у 2008 р. Закону України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо вдосконалення регулювання відносин у сфері забезпечення безпеки дорожнього руху» посилює контроль за наявністю полісів обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласників з боку ДАІ, а високі розміри штрафів спонукали водіїв до страхування.

Іншим нововведенням є запровадження із 17.02.2011 р. європротоколу про ДТП (європаспорта), відповідно до якого при відсутності потерпілих і великого матеріального збитку функції ДАІ при оформленні ДТП виконують аварійні комісари, що скорочує терміни врегулювання збитків і сприяє досягненню європейських стандартів надання страхових послуг.

Заслугує на увагу введення механізму прямого врегулювання збитків, коли страхувальник звертається за виплатою не в компанію винного у ДТП, а в компанію, де уклав договір страхування. Це сприятиме налагодженню більш ефективних зв'язків між страховиком і страхувальником та удосконаленню процесу врегулювання збитків з метою забезпечення лояльності клієнтів і, як наслідок, – покращення якості надання послуг.

Останні суттєві зміни, прийняті Законом від 05.07.2012 р. № 5090, передбачають комплексний підхід до врегулювання відносин у сфері обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності, що стосуються запровадження гарантованих мінімальних

виплат за шкоду життю і здоров'ю потерпілих, які розраховуються залежно від розміру мінімальної зарплати та передбачають виплату моральної шкоди без судового розгляду.

За підрахунками МТСБУ, до цих змін загальний обсяг страхових виплат існував у такому співвідношенні: 98 % – відшкодування за майнові збитки, 2 % – за збитки, завдані життю та здоров'ю, а з 5.02.2013 р. ця пропорція становить: 80% і 20% відповідно [1, 1].

Однак на сьогодні на сформованому українському ринку автоцивільної відповідальності на фоні певних локальних успіхів учасників ринку в пристосуванні до несприятливого макроекономічного середовища залишаються невирішеними та навіть поглиблюються певні проблеми, які підривають соціальну значущість окресленого виду страхування. Саме тому вияв і своєчасне усунення перешкод в ефективному розвитку ОСЦПВВНТЗ є нагальною проблемою і потребує застосування рішучих кроків як з боку самих учасників ринку, так і держави.

Серед основних проблем, які гальмують подальший розвиток цього соціально важливого виду страхування, варто виокремити терміни виплати страхового відшкодування, адже саме цей показник разом із якістю врегулювання свідчить про реальність страхового захисту і є найважливішим для потерпілих осіб. Проте лише біля 37 % вимог врегульовуються терміном до 90 днів, що й відповідає чинному законодавству, 27 % – від 90 до 150 днів, а 36 % – від 150 днів і більше [7, 15]. Причиною такої ситуації є насамперед недосконалість усталеної (судової) процедури врегулювання й недобросовісної діяльності самих страхових компаній, котрі зволікають із виплатою.

На ринку простежується тенденція ведення агресивної політики захоплення ринку за рахунок проявів недобросовісної конкуренції, вираженої у застосуванні демпінгових страхових премій, у незабезпеченому підвищенні лімітів відповідальності, порушенні пропорцій у структурі страхової премії у зв'язку з виплатою надмірних агентських комісійних винагород страховим посередникам [2; 5; 7], що служить інструментом переманювання страхових агентів і спричинює руйнацію фінансових основ здійснення такого страхування. Усі ці чинники вплинули на погіршення фінансового стану низки компаній, що й спричинило резонансні банкрутства деяких із них. Як наслідок – кількість скарг до МТСБУ на дії страхових компаній невпинно зростає. Слід зауважити, що за період із 2008 по 2012 рр. членство у МТСБУ втратило 20 страховиків.

Проте, незважаючи на негативні тенденції на ринку ОС ЦПВ ВНТЗ, із 2005 р. сума здійснених страхових виплат та регламентних виплат наближується до 4 млрд. грн., урегульовано майже 500 тис. вимог потерпілих у ДТП, що підкреслює дієвість цього виду страхування.

На сьогодні назріла необхідність запровадження системних змін на ринку обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності, адже удосконалення засад цього виду страхування сприятиме підвищенню його соціально-економічного значення та довіри громадян України до страховиків загалом й стане стимулюючим фактором зростання попиту на інші види страхових послуг. Саме тому необхідним є запровадження рішучих дій з боку регулятора для використання усіх важелів впливу на недобросовісних страховиків, які дискредитують інститут страхування як негативного способу зменшення ризиків при ДТП.

Першочерговими кроками, спрямованими на удосконалення провадження ОСЦПВВНТЗ, повинні стати:

- підвищення якості та зменшення строків страхових виплат. З цією метою законодавчо встановити місячний термін розгляду справ за претензіями за договорами ОСЦПВВНТЗ;
- функціонування механізмів протидії недобросовісній конкуренції, а саме ціновому демпінгу, та використання необґрунтованих агентських комісій;
- приведення у відповідність розмірів комісійної винагороди (до 10-15%); застосування заходів впливу до компаній, які вдаються до використання демпінгових тарифів; перегляд кількості членів МТСБУ і виведення з їх числа малопотужних та недисциплінованих компаній;
- удосконалення страхового моніторингу та системного аналізу активів страховиків-членів МТСБУ;
- запровадження ефективного функціонування єдиного реєстру страхових агентів, котрі здійснюють посередництво на ринку ОСЦПВВНТЗ;

- забезпечення ефективного функціонування системи бонус-малус шляхом створення реєстру водіїв за усіма ДТП, оскільки у 2012 р. зниження страхового платежу отримало лише 0,003 % страхувальників, а збільшення – 98,8 % водіїв.

- посилення ефективності застосування європротоколу;
- упровадження концепції прямого врегулювання в Україні;
- створення та впровадження інформаційної системи «Електронний поліс», яка дозволить:

- забезпечити оперативне внесення повної достовірної інформації про укладені договори страхування;

- здійснювати контроль за наявністю чинного полісу для будь-якого транспортного засобу, зареєстрованого в Україні;

- унеможливити виготовлення та використання фальшивих полісів та протидіяти страховому шахрайству.

**Висновки та подальші дослідження.** Отже, на підставі здійсненого дослідження можна зробити певні висновки та узагальнення.

Виникнення інституту ОСЦПВВТЗ обумовлено соціально-економічними тенденціями та є необхідним елементом страхової системи України. Це підтверджує аналіз основних показників його розвитку, частка операцій з якого займає значну частину у портфелях вітчизняних страховиків. Ринок ОСЦПВВТЗ демонструє позитивну динаміку зростання з притаманними йому негативними проявами – такими, як демпінг, необґрунтоване застосування високої величини агентської винагороди на рівні 30 % і більше. Це спричинило загострення для окремих страхових компаній проблеми неплатоспроможності, втрату довіри клієнтів, розпорошення кадрового потенціалу, зростання боргових зобов'язань, кількість скарг та банкрутств. Необхідним є запровадження системних змін на ринку, низку яких нами запропоновано здійснити.

Реалізація вказаних пріоритетів розвитку сприятиме підвищенню ефективності ОСЦПВВТЗ, а відтак – задоволенню потреб у захисті як страхувальників, так і потерпілих осіб й зменшенні навантаження на економіку країни загалом.

## Література

1. Візіров Б. Реалізація реформ МТСБУ у найближчі роки змінить ринок обов'язкового страхування авто цивільної відповідальності / Б. Візіров // Україна. Бізнес. Ревю. – 2013. – № 7–8. – С. 1–2.
2. Гришан Ю. Можна ли прекратить демпинг в ОСАГО? / Ю. Гришан // Финансовые услуги . – 2012. – № 6(96). – С. 24–26.
3. Департамент ДАї МВС України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dpt2012.pdf>.
4. Загребной В. ОСЦПВВТЗ в Україні: тенденції та прогнози / В.Загребной // Финансовые услуги . – 2012. – № 6 (96). – С. 12–13.
5. Заїкін Ю. Недобросовісна конкуренція як загроза платоспроможності страховиків України / Ю.Заїкін // Страхова справа. – 2012. – №2(46). – С. 36–37.
6. Моторно-транспортне страхове бюро України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtsbu.kiev.ua>
7. Осадець С.С. напрями модернізації страхової справи / С.С. Осадець // Страхова справа. – 2012. – №2(46). – С. 13–17.
8. Ринок ОСЦПВВТЗ за підсумками 9 місяців 1912 року // Финансовые услуги . – 2012. – № 6(96). – С. 4–7.
9. Романишин В. Інтереси страхувальника – наш спільний пріоритет / В. Романишин // Финансовые услуги. – 2009. – № 1–2. – С. 13.
10. Шумелда Я. Страхування : навч. посібник. [видання друге, розширене] / Я. Шумелда. – К. : Міжнародна агенція «Бізон», 2007. – 384 с.

## References

1. Vizirov, B. (2013), "Implementation of MTIBU reforms in the coming year will change the market of mandatory car public liability insurance", *Ukraine. Biznes. Revue*, no. 7-8, pp.1–2.
2. Grishan, Yu. (2012), "Is it possible to stop the dumping of OCAГО?", *Financial services*, no. 6(96), pp. 24–26.
3. Department of Traffic Police of Ukraine, available at: <http://sai.gov.ua/uploads/filemanager/file/dpt2012.pdf>.
4. Zahrebnoi, V. (2012), "CICLOV in Ukraine: tendencies and forecasts", *Financial services*, no. 6(96), pp.12–13.
5. Zaikin, Yu. (2012), "Unfair competition as a threat to the solvency of insurers Ukraine", *Insurance Business*, no. 2(46), pp.36–37.
6. Motor Transport Insurance Bureau of Ukraine, available at: <http://mtsbu.kiev.ua>
7. Osadets, S. (2012), "Directions of modernization of the insurance business", *Insurance Business*, no. 2(46), pp.13–17.
8. "Market CICLOV on results 9 months of 2012 ", (2012), *Financial services*, no. 6(96), pp. 4–7.
9. Romanyshyn, V. (2009), "Interests of the insured - our joint priority", *Financial services*, no. 1–2, pp. 13.
10. Shumelda, Ya. (2007), *Strakhuvannia* [Insurance], tutorial, Mizhnarodna ahentsiia «Bizon», Kyiv, Ukraine, 384 p.

УДК 336.4

**Мацьків В.В.,**  
*аспірант\* кафедри фінансів,*  
*Прикарпатський національний університет ім. В.Стефаніка*

## ФІНАНСОВИЙ МЕХАНІЗМ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ

**Matskiv V.V.,**  
*graduate student of the department of finance*  
*Vasyl Stefanyk Precarpathian National University*

## THE FINANCIAL MECHANISM OF ENSURING THE DEVELOPMENT OF ENTERPRISES

**Постановка проблеми.** У кожному суспільстві одним з основних стратегічних факторів, що стоять в центрі соціально – економічного розвитку є правильна побудова фінансових відносин, передового світового досвіду та його обґрунтування в конкретній реальності. Механізм розподілу та контролю фінансових ресурсів і фондів грошових коштів отримав назву фінансового механізму. Дія фінансового механізму виявляється у взаєминах господарюючих суб'єктів і населення з бюджетною системою, позабюджетними фондами, органами майнового та особистого страхування. В основі кожного розвитку повинен стояти фінансовий механізм і сформоване на цій основі фінансове джерело, фінансові ресурси країни повинні правильно й ефективно використовуватися.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Теоретичним підґрунтям для розгляду сутності фінансового механізму підприємства є наукові розробки західних та вітчизняних економістів із проблем фінансів. Окремі теоретичні та методичні аспекти управління

---

\* Науковий керівник: Ткачук І.Г. – д.е.н., професор