

2. Нікуліна Н.Н. Інвестиційна політика в страхових організаціях. Теорія і практика: навч. посіб. для студентів вузів / Н. Н. Нікуліна, С.В. Березіна. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. – 511 с.

3. Звіт по страховому ринку Європейського союзу Insurance Europe Key facts // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.insuranceeurope.eu/uploads/Modules/Publications/final-key-facts-2013.pdf>

4. Звіт по страховому ринку Європейського союзу Insurance Europe Statistics №46: European insurance in Figures // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.insuranceeurope.eu/uploads/Modules/Publications/eif-2013-final.pdf>

5. Звіт по страховому ринку США за 2012 рік // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.treasury.gov/initiatives/fio/reports-and-notices/Documents/FIO%20Annual%20Report%202013.pdf>

6. Основні показники діяльності страхового ринку України // [Електронний ресурс] // Forisurer: [сайт]. – Режим доступу: <http://forinsurer.com/files/file00478.pdf>

Р. Пікус, канд. екон. наук, проф.,
Д. Нестерова, асп.
КНУ імені Тараса Шевченка, Київ

ОПЫТ ИНВЕСТИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАХОВЫХ КОМПАНИЙ

В статье изложен опыт инвестиционной деятельности страховых компаний развитых зарубежных стран. Определена специфика государственного регулирования инвестиционной деятельности страховых организаций, а также охарактеризованы основные тенденции формирования инвестиционного портфеля страховщика в современных условиях.

Ключевые слова: инвестиционная деятельность страховой компании; инвестиционный портфель; норматив инвестиционных вложений; страховые резервы; прибыльность инвестиций.

R. Pikus, Ph.D in Economics, Professor,
D. Nesterova, PhD Student
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv

EXPERIENCE OF FOREIGN INVESTMENT ACTIVITY OF INSURANCE COMPANIES

The article presents the experience of the investment of insurance companies of developed foreign countries. Specific features of state regulation of investment activities of insurance companies are determined, as well as described the main trends shaping the investment portfolio of the insurer under current conditions.

Keywords: investment activity of insurance companies, investment portfolio, standard of investments, insurance reserves; profitability of investments.

УДК 368.86
JEL G22

М. Малік, д-р екон. наук, проф.,
І. Семенчук, асп.
КНУ імені Тараса Шевченка, Київ

РОЗВИТОК ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В РОСІЇ

У статті визначено основні тенденції розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності в Росії: проблеми, тенденції та перспективи розвитку. Особлива увага надана історичним особливостям побудови страхування та впливом війни на ринок страхування. Розглянутий вплив державного нагляду з легістичної точки зору за страховими компаніями в виді цивільно-правового страхування. Охарактеризована проблематика страхування цивільно-правової відповідальності в наші дні.

Ключові слова: обов'язкове страхування; страхування цивільно-правової відповідальності; страхування цивільної відповідальності перевізника; страхування професійної відповідальності; страхування цивільної відповідальності підприємств.

Постановка проблеми. Страхування цивільно-правової відповідальності – один із найпоширеніших і найпопулярніших видів страхування у світі. Такий вид страхування виник понад 100 років тому у XIX ст.

У сучасному світі буквально на кожному кроці людини може, а часом і повинна чекати неприємностей. Щоб убезпечити громадян – влада вводить різні системи обов'язкового страхування.

Через збільшення урбанізованості і досить коротку історію галузі, існує низка питань, які потребують вирішення на даний момент і виявлення питань, які можуть з'явитись в майбутньому.

Суть обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності полягає у захисті майнових інтересів осіб.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Значимий внесок у формування національної концепції страхування цивільно-правової відповідальності зробили, зокрема, В.Д.Базилевич, К.С.Базилевич, Н.М.Внукова,

7. Підсумки діяльності страхових компаній за перше півріччя 2013 року // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nfp.gov.ua/files/docs/zvit/straxovi213.pdf>

8. Грідасов В.М. Інвестиційна діяльність страхових організацій в сучасних умовах. Вісник Донбаської державної машинобудівної академії. – 2013. – № 1 (30) // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.dgma.donetsk.ua/science_public/ddma/Herald_1\(30\)_2013/article/13gvmomt.pdf](http://www.dgma.donetsk.ua/science_public/ddma/Herald_1(30)_2013/article/13gvmomt.pdf)

9. Ткаченко Н.В. Інвестиційна діяльність страхових компаній: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.04.01 "Гроші, фінанси і кредит" / Н.В. Ткаченко; НАН України. Ін-т екон. прогнозування. – К., 2004. – 20 с.

Надійшла до редколегії 22.01.2013

Ю.П.Гришан, О.М.Залетов, С.С.Осадець, Р.В.Пікус, О.Д. Вовчак та інші вітчизняні вчені. Данну проблематику досліджували також іноземні автори: А.В. Бойков, А.Н.Аверін, В.А. Прокошин, В.С.Балабанов, Н.А.Волгін, М.Л.Захаров, А.А. Баширова, Л.М.Рейтман, Р.Т. Юлдашев та ін.

Невирішені раніше частини загальної проблеми.

При дослідженні системи обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, слід звертати увагу на обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів. Однак, в цій сфері останніми роками, накопичилася низка проблем, які потребують подальшого дослідження, зокрема проблеми в законодавстві Російської Федерації, щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, через її молодий вік. Крім того, варто зазначити про практичні проблеми в оформленні страхових випадків в даному виді страхування.

Мета даної статті полягає у узагальненні тенденцій розвитку обов'язкового страхування в сфері цивільної відповідальності, заснованих на історичних аспектах і особливостях російської дійсності, вироблення практичних пропозицій, що можуть надалі зробити благотворний вплив на вирішення існуючих проблем.

Виклад основного матеріалу дослідження. Страхування відповідальності – молода галузь страхування, який трішки більше 100 років. Розвиток страхування відповідальності йде разом з технічним прогресом і підкріплюється різними законами і нормативними актами, оскільки торкається практично всіх сфер життя.

11 травня 1913 Міністерством внутрішніх справ Російської імперії для страхового товариства "Росія" були затверджені "Загальні умови страхування збитків власників моторних екіпажів (автомобілів)", що певний час грали роль базового нормативного документа в цій сфері діяльності. Зазначені правила встановлювали, що за договором страхування збитків власників моторних екіпажів, страхове товариство зобов'язувалося відшкодувати страхувальнику збитки, які виникли для нього внаслідок нещасних випадків, що сталися під час руху або стоянки моторних екіпажів.

23 березня 1918 був підписаний Декрет Ради Народних Комісарів "Про встановлення державного контролю над усіма видами страхування, крім соціального". На першому етапі соціалістичних перетворень страхової справи, як і раніше, зберігалася комерційна основа. Однак громадянська війна та іноземна військова інтервенція зажадали прийняття надзвичайних заходів у всіх областях господарської діяльності. Вони прискорили націоналізацію страхової справи.

У листопаді 1918 р. Раднарком прийняв Декрет "Про організацію страхової справи в Російській Республіці", яким була закріплена державна монополія на страхування у всіх видах і формах. Під час Громадянської війни страхування практично не здійснювалося, допомога видавалася натуральними продуктами. Монопольне право Держстраху на страхову діяльність було обумовлено в Положенні "Про Народний комісаріат фінансів СРСР" від 12 листопада 1923 р., а також у постанові Раднаркому СРСР від 11 листопада 1924 р. і завершилося твердження монополії Держстраху Положенням "Про державне страхування в СРСР". При цьому, однак, ще зберігалася взаємне кооперативне страхування.

Для зміцнення довіри до радянського страхування Держстрахом за участю зовнішньоторговельних організацій в 1925 р. створюється Чорноморсько-Балтійський страхове товариство, а в 1927 р. в Німеччині – Чорноморсько-Балтійський транспортне страхове товариство. Ці товариства страхували імпорту СРСР з провідних європейських країн і Америки. Держстрах страхував весь експорт, а також частину імпорту, переважно з прикордонних країн.

В період Великої Вітчизняної війни кошти державного страхування активно використовувалися для військових потреб. Після війни умови страхування кілька разів переглядаються. У 1947 році з Держстраху виділяється "Ингосстрах" – як самостійна організація, яка обслуговує зовнішню торгівлю.

Два радянських страховика були "позбавлені" від взаємної конкуренції поділом сфер діяльності. У цих умовах поняття "державне страхування" стало відображати інше, ніж раніше, зміст – сферу діяльності всередині країни. Від нього відділилося поняття "іноземне страхування", тобто поза межами країни. З правової точки зору, обидві ці сфери залишалися державними.

Тиск бюджету на Держстрах, валютного плану на Ингосстрах, інструкцій Міністерства фінансів СРСР і

деяких інших відомств на обох страховиків залишало їм занадто мало можливостей для прояву ініціативи і пошуку нестандартних рішень. Таким чином, за радянських часів у нашій країні страхування цивільної відповідальності практично не існувало: проводилося лише добровільне страхування цивільної відповідальності іноземних власників механізованих транспортних засобів на час їх перебування на території нашої країни і страхування наших громадян, що виїжджають на автомашинах за кордон.

У постперебудовний період державне страхування було скасовано. Постанова "Про заходи щодо демонополізації народного господарства" від 16 серпня 1990 визначило, що на страховому ринку можуть діяти конкуруючі між собою державні, акціонерні, взаємні та кооперативні товариства, які можуть проводити різноманітні види страхування. Після чого і було почато відновлення страхового ринку Росії.

Громадянська відповідальність – це передбачена договором або законом міра державного примусу, яка приймається для відновлення порушених прав потерпілого та задоволення їх за рахунок порушника. Воно несе майновий характер, тобто особи, які заподіяли шкоду зобов'язані повністю відшкодувати збиток потерпілому [1].

Розрізняють позадоговірну та договірну цивільну відповідальність. Позадоговірна відповідальність визначається ст. 931 Цивільного кодексу РФ. Ця відповідальність настає в разі нанесення шкоди третім особам, не пов'язаним з договірними зобов'язаннями. Навпаки, договірна відповідальність настає внаслідок невиконання або неналежного виконання договірних зобов'язань і регламентується ст. 932 Цивільного кодексу РФ.

Страхування відповідальності має ряд істотних особливостей, що відрізняють його від інших підгалузей і видів страхування. Мається на увазі передусім виникнення обов'язків страхувальника відшкодувати збиток, заподіяний третім особам, як за наявності її вини, так і без безпосередньої провини страхувальника.

Цивільна відповідальність за заподіяння шкоди іншій особі (особистості або майну) має майновий характер і означає, що особа, яка завдала його, зобов'язана у повному обсязі відшкодувати потерпілому збитки, "якщо законом або договором не передбачено відшкодування збитків у меншому розмірі".

До відшкодування збитків належать: витрати потерпілої особи на відновлення його порушеного права і вартісна величина втрат від втрати або пошкодження майна (реальні збитки); неoderжані доходи, які потерпіла особа одержала б при звичайних умовах цивільного обороту, якби його право не було порушене (упущена вигода).

Тому страхова сума встановлюється, як правило, двома способами:

а) за згодою сторін договору страхування відповідальності;

б) шляхом встановлення страховиками, їх асоціаціями, законами, міжнародними угодами лімітів відповідальності (страхового покриття) в грошовій оцінці на один страховий випадок або на одного пасажира, на 1 кг вантажу (багажу), на один рейс транспортного засобу даного типу, на договір страхування в цілому і т.п.

Крім того, страхування відповідальності пов'язане у багатьох випадках з великими або катастрофічними розмірами збитків за наявності безлічі факторів, що не дозволяють досить точно визначити ймовірність настання страхового випадку та розмір можливих збитків [2].

Обов'язкове страхування цивільної відповідальності регулюється безліччю законів, кожен з яких виникає з виду страхування.

Щорічно в світі відбуваються численні дорожньо-транспортні пригоди, внаслідок яких отримують травми, розбиваються автомобілі, приходять в непридатність багаж. Збитки за даними обставинами практично скрізь покриваються за рахунок страхування відповідальності власників автотранспорту. У Росії 25 квітня 2002 прийнятий Федеральний закон № 40-ФЗ "Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів", який встановлює порядок і умови страхування для власників транспортних засобів (джерел підвищеної небезпеки) на випадок нанесення фізичної та/або майнової шкоди третім особам.

Даний закон стосується всіх фізичних та юридичних осіб, що знаходяться на території РФ (в тому числі й іноземців), які є власниками зареєстрованих в Росії транспортних засобів. Цей закон покликаний сприяти зростанню страхової культури населення, так як десятки мільйонів чоловік будуть брати участь у реальному процесі страхування і зможуть на своєму прикладі переконатися в тому, що воно здатне захистити їхні майнові інтереси. До того ж, цей закон певним чином змінює поведінку учасників дорожньо-транспортних пригод, і хоча він безпосередньо не може зменшити кількість ДТП, він сприятиме тому, щоб відносини між учасниками дорожнього руху стали більш цивілізованими. Закон набув чинності з 1 липня 2003 року.

Перевізник – це транспортне підприємство, яке видає перевізний документ (наприклад, коносамент, квиток тощо) і здійснює перевезення вантажів і / або пасажирів. Відповідальністю перевізника є міра примусового майнового впливу, застосовується до перевізника, що порушив правила або договірні умови перевезення.

Специфіка цивільної відповідальності підприємств – власників джерел підвищеної небезпеки полягає в тому, що вони завжди несуть відповідальність за заподіяний таким джерелом шкода, крім випадків, якщо доведено, що шкода заподіяна в результаті наміру потерпілого або дії обставин непереборної сили (коли неможливо ні передбачити, ні запобігти дії таких обставин).

Отже, об'єктом страхування цивільної відповідальності підприємств – джерел підвищеної небезпеки служить майновий інтерес, пов'язаний з обов'язком власника цього джерела з громадянського законодавства відшкодувати шкоду, заподіяну третім особам.

Ефективність дії нового закону про страхування відповідальності власників підприємств – джерел підвищеної небезпеки безпосередньо залежить від економічної обґрунтованості використовуваних тарифів.

Страхують свою професійну відповідальність в основному особи таких професій, як лікарі, архітектори, адвокати, нотаріуси, тобто ті особи, чия відповідальність, як правило, не застрахована в рамках відповідальності підприємства. Застрахованими по даному виду можуть бути як юридичні, так і фізичні особи.

У Росії страхування професійної відповідальності тільки розвивається і відчуває ряд труднощів загального порядку. По-перше, відсутні нормативно-правова база і стандарти щодо ряду професій, а по-друге, практично відсутні статистичні дані за претензіями і позовами до осіб цієї чи іншої професії. Особливістю даного виду страхування є те, що застрахована особа повинна володіти спеціалізованими знаннями та певною професійною підготовкою або мати працівників відповідної професії і використовувати їх в ході своєї професійної діяльності [3].

Особливе значення в сучасному житті придбало обов'язкове страхування відповідальності власників транспортних засобів, передбачене Федеральним законом "Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів" від 25 квітня 2002 року.

Згодом був прийнятий федеральний закон "Про внесення змін у федеральний закон" Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів" і ст. 2 федерального закону" Про внесення змін і доповнень до закону Російської Федерації "Про організацію страхової справи в РФ" та визнання такими, що втратили силу деяких законодавчих актів РФ".

Прийняття зазначеного закону та практика його застосування викликали неоднозначну реакцію в суспільстві, що стало причиною для звернення до Конституційного суду. На думку Конституційного суду РФ, викладеному в Постанові від 31 травня 2005 р., встановлення Законом обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів не суперечить Конституції Російської Федерації. Як зазначив Конституційний Суд РФ, розглянутий Закон спрямований на підвищення рівня захисту прав потерпілих, і в цьому виявляється соціальна правова функція нашої держави. Тому введення обов'язкового страхування відповідальності власників транспортних засобів жодним чином не обмежує права власника транспортного засобу.

З набранням чинності Федерального закону від 25 квітня 2002 р. N 40-ФЗ "Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів" страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів стало обов'язковим для всіх власників транспортних засобів. Крім зазначеного закону таке страхування також регулюється Постановою Уряду РФ від 7 травня 2003 р. N 263 "Про затвердження Правил обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів", від 24 квітня 2003 р. N 238 "Про організацію незалежної технічної експертизи транспортних засобів", від 7 травня 2003 N 264 "Про затвердження страхових тарифів по обов'язковому страхуванню цивільної відповідальності власників транспортних засобів, їх структури та порядку застосування страховиками при визначенні страхової премії". Закон зобов'язує власників транспортних засобів страхувати ризик своєї цивільної відповідальності, яка може виникнути внаслідок нанесення шкоди життю, здоров'ю або майну інших осіб (як фізичних, так і юридичних) при використанні транспортних засобів.

Відповідно до п. 2 Правил обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, затверджених Постановою Уряду Російської Федерації від 7 травня 2003 р. N 263, при здійсненні обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів страховик зобов'язується при настанні передбаченого правилами події (страхового випадку) відшкодувати потерпілому (третьої особі) збитки, що виникли внаслідок заподіяння шкоди його життю, здоров'ю або майну.

Відповідно до п. 3 ст. 11 Федерального закону "Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів", якщо потерпілий має намір скористатися своїм правом на страхову виплату, він зобов'язаний при першій нагоді повідомити страховика про настання страхового випадку.

У сучасному суспільстві найгостріші дискусії виникають при спробі вирішити протиріччя між підприємницькими мотивами і соціальною місією держави у сфері охорони здоров'я. У багатьох західних країнах з метою захисту суб'єктів медичної діяльності від можливості виникнення поза правових економічних відносин було введено обов'язкове ліцензування медичних установ. У Росії інститут ліцензування є адміністративним механізмом регулювання, за допомогою якого держава, пред'являючи певні вимоги, контролює різні види діяльності. В даний час з метою подальшого розвитку ринку

вих відносин державою формуються передумови для поетапного переходу від ліцензування до системи страхування відповідальності.

Указ Президента РФ від 15.05.2008 № 797 "Про невідкладні заходи щодо ліквідації адміністративних обмежень при здійсненні підприємницької діяльності" спрямований на поетапну заміну механізму ліцензування системою страхування відповідальності. Поліс про страхування цивільної відповідальності за заподіяння шкоди третім особам має стати обов'язковою складовою набору дозвільної документації у суб'єкта підприємницької діяльності.

Страхування відповідальності при здійсненні медичної діяльності обумовлено високим ризиком спричинення шкоди життю і здоров'ю пацієнтів в силу об'єктивної неможливості повного запобігання несприятливих реакцій на медичне втручання, ненавмисних помилок і упущень персоналу. Певною мірою це пов'язано з впровадженням новітніх медичних технологій, які не виключають, а скоріше зумовлюють ймовірність виникнення важкопрогнозованих ускладнень [4].

Останнім часом страховики скаржаться на свої фінансові проблеми. Як вони стверджують, колапс на ринку страхування неминучий. Підтримують їх і представники владних кабінетів.

Проте в Асоціації з захисту прав авто страхувальників вважають, що існуюча система обов'язкового страхування відповідальності власників автотранспортних засобів може пропрацювати без змін ще багато років. За офіційними даними РСА, за 2012 рік у було зібрано 120 900 000 000 рублів, а виплачено лише 61,97 млрд. [5].

Як показує практика, клієнтам збанкрутілих страхових компаній не вдається отримати відшкодування. За словами експертів, часто компенсаційні виплати потрапляють не в ті руки, а постраждалі отримують менші, ніж належить за законом, суми. При банкрутстві страховика заробляють в першу чергу самі власники компанії. Вони забирають собі 50% виплат з компенсаційного фонду РСА по своїх же зобов'язанням.

Тим часом ситуація з добровільними видами страхування йде ще гірше. Тут на відміну від обов'язкового страхування відповідальності власників автотранспортних засобів ніяких компенсаційних фондів законом не передбачено. Безумовно, в Законі "Про банкрутство" прописані деякі механізми для захисту інтересів застрахованих, але на практиці, на жаль, не всі вони реалізуються. Як стверджують фахівці ринку, компанії – майбутні банкрути, як правило, готуються до процедури банкрутства заздалегідь.

Спрощена процедура виплат без виклику співробітника міліції на місце ДТП передбачена при дрібних аваріях з майновим збитком і за погодженням сторін діє з 1 березня 2009 року. Але якщо водії, погодившись на спрощену процедуру, помиляться в оцінці відновного ремонту автомобіля і роботи виявляться дорожче 50 тис. рублів, то, як і раніше, всі кошти понад цього ліміту клієнтові доведеться заплатити зі своєї кишені. В даний час частка дрібних ДТП, врегульованих без виклику представників міліції, за оцінками аналітиків "Росгосстраха", не перевищує 3%. Але це не всі новації, які очікують ринок обов'язкового страхування відповідальності власників автотранспортних засобів.

Про необхідність збільшення лімітів виплат за шкоду життю і здоров'ю в страховій практиці, про введення єдиних підходів до оцінки такого збитку з точки зору розрахунку страхових виплат дискусії ведуться вже кілька років. При цьому обговорювалися рівні граничних виплат у авіа страхуванні по аналогічним ризикам і в страхуванні відповідальності власників небезпечних об'єктів.

Об'єктом обов'язкового страхування є майнові інтереси власника небезпечного об'єкта, пов'язані з його обов'язком відшкодувати шкоду, заподіяну потерпілим. Страховим ризиком є можливість настання цивільної відповідальності власника небезпечного об'єкта за зобов'язаннями, які виникають внаслідок заподіяння шкоди потерпілим. Страховим випадком є настання цивільної відповідальності страхувальника за зобов'язаннями, які виникають внаслідок заподіяння шкоди потерпілим в період дії договору обов'язкового страхування, яке тягне за собою обов'язок страховика здійснити страхову виплату потерпілим.

Тарифні ставки встановлюються, з урахуванням умов і обсягів виробництва, місцезнаходження небезпечного виробничого об'єкта, інших факторів його експлуатації, одержання, використання, переробки та зберігання на об'єкті небезпечних речовин в певних обсягах, ступеня страхового ризику та інших умов об'єкта страхування.

Ефективність дії нового закону про страхування відповідальності власників підприємств – джерел підвищеної небезпеки безпосередньо залежить від економічної обґрунтованості використовуваних тарифів. З питань принципів встановлення тарифів у цьому виді страхування у страховиків так і не склалося єдиної думки [6].

Якщо буде утворений страховий пул, який об'єднує страховиків відповідальності підприємств-джерел підвищеної небезпеки, то тарифи можуть визначатися в рамках страхового пулу. Інакше – тільки законодавчо, тому що ймовірність демпінгу в цьому випадку буде вкрай високою. При цьому особливу увагу треба буде звертати на вимоги до надійності страхових компаній, що входять в страховий пул або просто займаються обов'язковим страхуванням.

27.07.2010 був прийнятий Федеральний закон № 225-ФЗ "Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників небезпечного об'єкта за заподіяння шкоди в результаті аварії на небезпечному об'єкті". Його прийняли, але існує ряд проблем, які заважають його застосування та використання у своїй сфері [7].

Важливим моментом у реалізації нового Закону також є роль спеціалізованих організацій і фахівців. Страховик має право призначити проведення експертизи промислової безпеки на небезпечному об'єкті страхувальника для оцінки шкоди, яка може бути заподіяна внаслідок аварії, для визначення максимально можливої кількості постраждалих і рівня безпеки самого об'єкта. Це також означає, що страховик зобов'язаний надати повне сприяння проведенню цієї процедури, в тому числі забезпечити доступ на об'єкт спеціалізованим організаціям або фахівцям, а також надати всю необхідну технічну та іншу документацію [8].

Найбільш очевидне рішення – використання в цій системі потенціалу експертних організацій та окремих експертів в галузі експертизи декларацій промислової безпеки та аналізу ризику. Фактично в даний час експертні організації, акредитовані в цій області, є найбільш компетентними для проведення робіт, необхідних для обґрунтування умов страхування на небезпечних об'єктах.

Очікується також, що у зв'язку із залежністю умов страхування, в тому числі розмірів внесків (премії), від обґрунтованості результатів оцінки ризику зросте значимість експертних організацій та ефективність декларування безпеки.

Новий закон, значно збільшив розмір страхових сум. І поміняв систему розрахунку ймовірного збитку, розширив список підприємств, що підпадають під визначення "особливо небезпечний", доповнив визначення аварії, включаючи туди й інциденти, не пов'язані з руйнуванням об'єкта. Страховики доводять, що закон про

обов'язкове страхування відповідальності власників небезпечних промислових об'єктів вкрай необхідний не тільки тому, що гарантує їм прибутку, а й для забезпечення безпеки нації.

Одна з проблем ведення нового закону – це переєстрація компаній. При здійсненні процедури переєстрації організація зобов'язана провести ідентифікацію по всіх об'єктах, експлуатованим в її складі. Однією з проблем з ведення державного реєстру є зміна власника об'єкта. Відповідно до Адміністративного регламенту, раніше зареєстрованого в державному реєстрі, спочатку здійснюється реєстрація об'єкта новим власником, а потім виключення зазначеного об'єкта колишнім власником. Проблема полягає в тому, що підготовка документів на реєстрацію об'єкта новим власником, як правило, затягується, що не дозволяє виключити з реєстру об'єкт, зареєстрований колишнім власником.

Висновки. Підводячи підсумок, хотілося б відзначити, що на наш погляд страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є, соціально значущою сферою, важливою для держави. Ця важливість полягає в тому, що у зв'язку з збільшується з кожним роком числа транспортних засобів і, як наслідок, збільшенням числа дорожньо-транспортних пригод, кількість потерпілих в них зростає.

Матеріальні вимоги до власника транспортного засобу, який заподіяв шкоду, можуть бути значним, а матеріальне становище заподіяної шкоди не завжди дозволяє відшкодувати завдані збитки у повному обсязі. Звідси – потерпілий не завжди отримує повне відшкодування заподіяної йому шкоди. Винна особа, часто сама виявляється в скрутному матеріальному становищі при виплаті матеріального відшкодування. Страхування цивільної відповідальності дозволяє уникнути подібних проблем, а обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, дозволяє в примусовому порядку забезпечити і захистити інтереси, як винуватця, так і потерпілого в дорожньо-транспортній пригоді.

Варто зазначити, що попри коротку історію страхування відповідальності, даний вид страхування в Росії зазнав великої кількості змін на рівні законодавства. Монополія створена на ринку страхування у початку ХХ ст., призупинили розвиток на ринку. Також мав негативний вплив на створення конкуренції на ринку в ХХ ст..

М. Малик, д-р екон. наук, проф.,
И. Семенчук, асп.
КНУ імені Тараса Шевченка, Київ

РАЗВИТИЕ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РОССИИ

В статье определены основные тенденции развития обязательного страхования гражданской-правовой ответственности в России: проблемы, тенденции и перспективы развития. Особое внимание уделено исоричным особенностям построения страхования и влиянием войны на рынок страхования. Рассмотрено влияние государственного надзора за легистичной точки зрения за деятельностью страховых организаций в виде гражданско-правового страхования. Охарактеризована проблематика страхования гражданской-правовой ответственности в наши дни.

Ключевые слова: обязательное страхование, страхование гражданской-правовой ответственности, страхование гражданской ответственности перевозчика, страхование профессиональной ответственности, страхование гражданской ответственности предприятий.

M. Malik, Ph.D., Professor,
I. Semenchuk, PhD student
Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv

COMPULSORY INSURANCE OF CIVIL LIABILITY IN RUSSIA

The article outlines the main trends of compulsory insurance of civil liability in Russia : problems, trends and prospects Insurance of civil liability – one of the popular forms of distribution and security in the world. The essence of compulsory insurance of civil responsibility is to protect the property interests of individuals. The development of liability insurance goes along with technological progress and reinforced by various laws and regulations, it touches almost all areas of life.

Keywords: compulsory insurance, insurance of civil liability, liability insurance carrier, professional liability insurance, liability insurance companies.

На законодавчому рівні страхування цивільно-правової відповідальності потребує реформ.

Хоча фінансові показники, щодо страхових випадків показують, що обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності є вигідним, але це не надає впевненості, що і в майбутньому таке тенденція буде збережена.

Говорячи про прогалини в законодавчому регулюванні обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів необхідно ще раз згадати про те, що не вироблені чіткі критерії визначення заподіяної шкоди майну потерпілого при проведенні незалежної оцінки вартості відновлювального ремонту, так різні експерти можуть дати зовсім різні висновки щодо вартості відновлювального ремонту. У подібних ситуаціях не рідко виникають суперечки між потерпілим і страховиком. Для уникнення подібних ситуацій необхідно встановити чіткі критерії визначення заподіяної шкоди потерпілому.

Так само врегулювати питання про розірвання договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності та повернення страхової премії. При укладанні договору страхування можуть виникнути проблеми, наприклад, пов'язані з визначенням території використання транспортного засобу.

Список використаної літератури

1. Страхование ответственности: Навчальний посібник. / Е.В. Андреева, Т.Д. Бурменко, М.А. Авдюшина – М.: ИГЭА, 2001 – 124 с.
2. Закон РФ "Об организации страхового дела в Российской Федерации" від 27 жовтня 1992 г. № 4015-1 // Российская Газета– 1992. – №45. – ст. 42. – [Електронний ресурс] // Государственная Дума России. – Режим доступу: <http://www.duma.gov.ru/laws/show/4015-1/> – Назва з екрана.
3. Калашникова Т.Н. Эффективна ли существующая тарифная ставка по ОСАГО? / Т.Н. Калашникова // Страховое Дело – 2010 – Выпуск 7. – С. 76-78
4. Офіційний сайт Міністерства юстиції Російської Федерації / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minjust.ru/>
5. Офіційний сайт Міністерства фінансів Російської Федерації / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.minfin.ru/>
6. Марчук А.П. Тенденции развития страхового рынка в России / П. Марчук // Страховое Дело – 2009 – №1 – С. 14-28.
7. Офіційний сайт Фонду соціального страхування Російської Федерації / [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://www.fss.ru/>
8. Нікіфоров П. Фінансові аспекти удосконалення соціального страхування від нещасних випадків на виробництві / П.Нікіфоров, А.Вольська // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка. – 2008. – №106. – С. 9-11.

Надійшла до редколегії 20.01.14