

22. Проект USAID / Курс корпоративного управління для економічних, юридичних факультетів та факультетів фінансів і менеджменту вищих навчальних закладів: Зб. програм / «Міжнародні стандарти бізнесу та корпоративне управління». – Харків. 2003. – 68 с.

23. Принципи корпоративного управління України // Концепція розвитку корпоративного управління в Україні: [проект] // Цінні папери України. – 2001. – №34. – С. 10.

24. Принципы корпоративного управления ОЭСР. Электрон. ресурс. – Режим доступа: <http://www.oecd.org/dataoecd/57/18/32159669.pdf>

25. Севастьянов Р.В., Акчуріна О.А. Семантика понятия «корпоративное управление» в экономическом контексте // Экономический вестник Запорожской государственной инженерной академии. – Выпуск №6. – 2014. – С. 68–76.

26. Румянцев С.А. Українська модель корпоративного управління: становлення та розвиток / Румянцев С.А. – К.: Знання, 2003. – 149 с.

УДК 368.86 JEL G22

І.А. СЕМЕНЧУК,

аспірант, Київський національний університет ім. Тараса Шевченка

### **Суперечності та перспективи розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів в умовах фінансової нестабільності**

У статті досліджуються системи обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, привернута увага до обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів. У цій сфері останніми роками накопичилася низка проблем, які потребують подальшого дослідження, зокрема проблеми в законодавстві щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності через її молодий вік. Приділена увага практичним проблемам в оформленні страхових випадків у даному виді страхування.

**Ключові слова:** страхування, цивільно-правова відповідальність, автотранспортний засіб, фінансова нестабільність, ринок страхування, страхування цивільно-правової відповідальності.

І.А. СЕМЕНЧУК,

аспірант, Киевский национальный университет им. Тараса Шевченко

### **Противоречия и перспективы развития страхования гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств в условиях финансовой нестабильности**

В статье исследуются системы обязательного страхования гражданско-правовой ответственности, привлечено внимание к обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств. В этой сфере в последние годы накопился ряд проблем, требующих дальнейшего исследования, в частности проблемы в законодательстве обязательного страхования гражданско-правовой ответственности из-за ее молодого возраста. Уделено внимание практическим проблемам в оформлении страховых случаев в данном виде страхования.

**Ключевые слова:** страхование, гражданско-правовая ответственность, автотранспортное средство, финансовая нестабильность, рынок страхования, страхование гражданско-правовой ответственности.

I. SEMENCHUK,

PhD student Kyiv National Taras Shevchenko

### **Prospects of disputes and insurance of civil liability of owners of vehicles amid financial instability**

The paper investigates the mandatory insurance of civil liability, to draw attention to the compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles. In this area in recent years, has accumulated a number of issues that require further study, including problems in the legislation on compulsory insurance of civil liability because of her young age. Attention is paid to practical problems in insurance claims issued in this form of insurance.

**Keywords:** insurance, civil liability, vehicle, financial instability, market insurance, insurance of civil liability.

**Постановка проблеми.** Страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів – один із найпоширеніших і найпопулярніших видів страхування у світі. Такий вид страхування виник на початку XIX ст., передумовою стала назріла проблема з відшкодуванням збитків, які виникли через ДТП. Перші поліси беруть свій початок в Англії і датуються 1986 роком.

Зміст обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів полягає у забезпеченні відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди, та захисту майнових інтересів страхувальників.

Відносини у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів регулюються Конституцією України, Цивільним кодексом України, законами України «Про страхування», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» та іншими законами України і нормативно-правовими актами, прийнятими відповідно до них.

**Аналіз досліджень та публікацій з проблеми.** Значний внесок у формування національної концепції страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів зробили В.Д. Базилевич – у сфері

розвитку теорії страхування цивільно-правової відповідальності автотранспортних засобів, Н.М. Внукова – у сфері протидії страховому шахрайству на ринку, Ю.П. Гришан – у сфері пошуку інновацій на ринку страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів, О.М. Залетов – у сфері дослідження тенденцій ринку страхування цивільно-правової відповідальності автотранспортних засобів та інші вітчизняні вчені. Дану проблематику досліджували також іноземні автори: А.В. Бойков – у сфері розрахунків тарифної сітки, А.Н. Аверін – у сфері розвитку права в страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів, В.С. Балабанов – у сфері дослідження зовнішнього впливу на ринок страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів, Р.Т. Юлдашев – у пошуку тенденцій та перспектив розвитку ринку страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів та ін.

**Мета статті** – виявити тенденції та суперечності розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів в умовах фінансової кризи, сформулювати прогнози щодо перспектив розвитку даного виду страхування.

Разом із тим можна виділити такі завдання:

- проаналізувати витоки і передумови розвитку страхування цивільно-правової відповідальності в Україні і світі;
- виявити суперечності і тенденції розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів;
- проаналізувати сучасний стан розвитку страхових послуг в Україні за допомогою показників: кількість страхових компаній, сума страхових виплат та кількість страхових полісів.

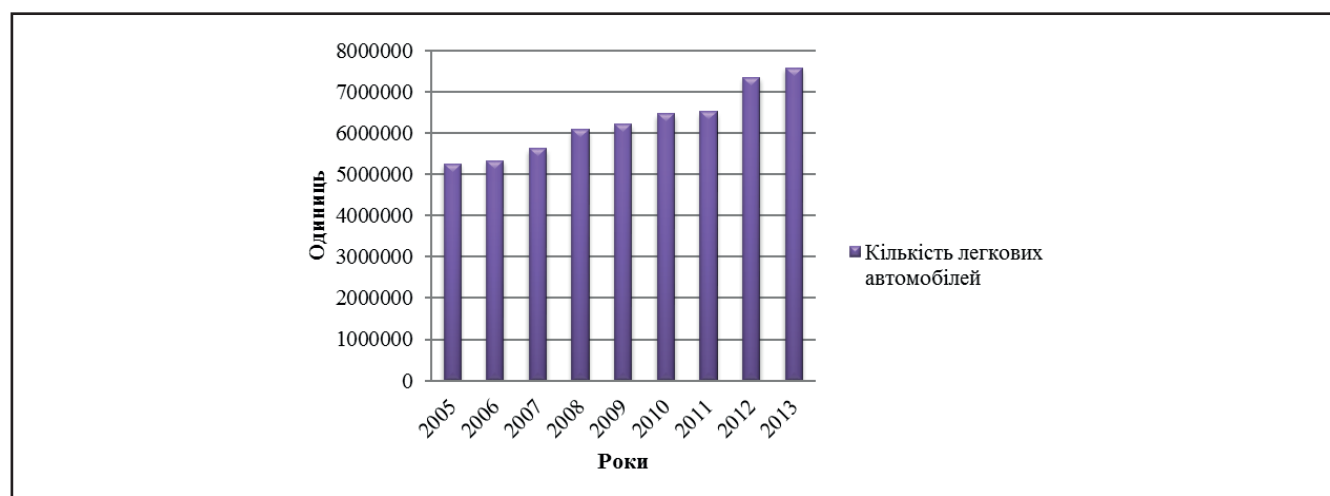
**Виклад основного матеріалу.** Автомобільне страхування починає свою історію з 1 лютого 1898 року, коли страхова компанія Travelers insurance Company, розташована в Америці, видала найперший поліс автострахування. Людина на ім'я Трумен Мартін став першим власником транспортного засобу зі страховкою на автомобіль.

В Україні цей вид страхування став обов'язковим згідно із Законом України «Про страхування» [2] (1996) та положенням «Про порядок і умови проведення обов'язкового страху-

вання цивільної відповідальності власників транспортних засобів» [3] № 1175 від 28.09.96, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України. Проте з ряду причин на практиці ці нормативно-правові документи не виконувалися. У зв'язку з цим 1 липня 2004 року був прийнятий Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», який набув чинності 1 січня 2005 року (окремі пункти 21 і 41 цього закону – 1 квітня 2005 року, ст. 41 цього закону – 1 квітня 2005 року) [4]. Актуальність, страхування відповідальності як особливий сегмент страхових відносин потребує систематизації його особливостей та аналізу взаємин цієї галузі страхування з іншими способами захисту інтересів потерпілих. У міру накопичення в Україні досвіду масового проведення страхування цивільної відповідальності власників ТЗ сукупність економічних і правових елементів такого страхування повинна бути піддана критичному аналізу з метою вдосконалення його проведення. Для подальшої інтеграції нашої країни в європейський страховий простір представляється необхідним і корисним всебічне вивчення досвіду, накопиченого в цій області Європейським Союзом. Особливо важливим для України є вивчення та розуміння європейської практики ОСЦПВВНТЗ, що дозволить українським фахівцям розробити більш досконалі правила страхування в даній галузі.

Основними факторами ризику, які більшою мірою впливають на частоту і розмір збитку, є: кількість транспортних засобів; кількість ДТП; розмір збитків. Далі розглянемо кожен фактор окремо. Якщо говорити про ринок транспортного страхування в Україні, то він є досить великим. Завдяки своєму географічному та економічному становищу транспортна система України дуже розвинена. У період з 2005 по 2013 рік спостерігається поступове збільшення кількості легкових автомобілів. І якщо в 2005 році цей показник дорівнював 5260 тис. од., то в 2013 році він вже становив 7579 тис. од., спостерігається збільшення на 44,09%. (рис. 1).

У цей же час інтенсивно розвиваються обсяги транспортних перевезень усередині самої країни. Постійне збільшення кількості автомобілів неминуче тягне за собою і збільшення ДТП і, як наслідок, збільшення числа постраждалих. За даними Державної служби статистики України [5], кількість ДТП у



**Рисунок 1. Динаміка легкових автомобілів в Україні**

Джерело: складено автором за матеріалами [5].

# ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

**Таблиця 1. Динаміка ДТП в Україні за 2005–2013 роки**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ДТП з постраждалими	46485	49491	63554	51279	37049	31914	31281	30669	30667
Кількість постраждалих	63228	67610	88102	70972	51023	43850	43086	42650	42350

Джерело: складено автором за матеріалами [5].

період з 2005 по 2013 рік кілька разів змінювалася, але, як і раніше, залишалася на досить високому рівні (табл. 1).

З табл. 1 видно, що в 2009 році кількість ДТП скоротилася на 14230 пригод, або на 38,4%, у порівнянні з 2008 роком (31 2751 ДТП). Такому значному зменшенню кількості аварій посприяв Закон «Про посилення штрафів за порушення правил дорожнього руху», який набув чинності у вересні 2008 року. Даний закон передбачав підвищення штрафів за перевищення допустимої швидкості руху, за рух на заборонений сигнал світлофора, за порушення руху на пішохідних переходах тощо. У 2010 році, як і в 2009 році, спостерігається зменшення кількості ДТП на 12% порівняно з попереднім роком, що також можна пояснити змінами в законодавстві щодо підвищення штрафів за порушення правил дорожнього руху. Наприклад, удвічі було збільшено штраф за відсутність полісів ОСЦПВВНТЗ з 425 до 850 грн. Зменшення кількості ДТП, яке спостерігається в період з 2010 по 2012 рік, є наслідком удосконалення системи контролю за ситуацією на дорогах і збільшенням рівня фінансової відповідальності автовласників за скоєні ними правопорушення, і, безумовно, позитивно відбивається на діяльності страхових компаній. І саме завдяки таким змінам, ринок страхування цивільної відповідальності демонструє позитивну динаміку прибутковості даного сегмента ринку.

Варто звернути увагу на зміну ринку за останні два роки, оскільки погіршився фінансовий стан населення та частина території України не є під контролем влади (табл. 2).

Можна зазначити, що через складну ситуацію, ємність ринку зменшилася, а втрата АРК призвела до зменшення ринку на 5%.

У даний час ринок страхових послуг залишається найбільш капіталізованим серед інших небанківських фінансових ринків. Спостерігається макроекономічне відновлення ринку страхування [6]. Якщо розглянути динаміку страхових

компаній (СК) в Україні за 2005–2012 роки (табл. 3), ми помітимо, що протягом дев'яти останніх років кількість страхових організацій неодноразово змінювалося.

У 2007–2008 роках спостерігається значне зростання страховиків в Україні, що свідчить про стрімкий розвиток страхового ринку країни. Однак економічна криза 2008 року спричинила собою зменшення кількості українських страховиків. У 2009 році кількість СК скоротилася на 19 у порівнянні з 2008 роком. Далі також спостерігається поступове скорочення страхових організацій у країні. У період з 2010 по 2012 рік кількість СК скоротилося на 31. Дану ситуацію можна пояснити тим, що близько 90% обсягу зібраних премій припадає на приблизно 100 компаній. А оскільки решта 300 СК збирають лише близько 10% страхових платежів – їхня діяльність абсолютно нерентабельна і вони змушені припинити своє функціонування. Крім того, в даний час вся законодавча та регуляторна політика спрямована на скорочення страховиків на ринку страхування, чому сприяє посилення вимог до капіталу, статутного фонду. Деякі страховики не витримують подібних вимог і йдуть з ринку. В результаті на страховий арені залишаються найбільш конкурентоспроможні і фінансово стійкі СК, здатні забезпечити надійний захист своїм страхувальникам. Якщо ж говорити про фінансовий бік діяльності страховиків, то в період з 2005 по 2012 рік спостерігається стрімке зростання отриманих страхових премій по ОСЦПВВНТЗ (табл. 4).

За підсумками 12 місяців 2012 року кількість страхових платежів становить 2 405 100 000 грн., що на 1 846 200 000 грн. більше, ніж за аналогічний період 2005 року. Такі значні зміни пов'язані з розвитком ринку ОСЦПВВНТЗ, збільшенням кількості автомобілів у країні і, відповідно, збільшенням кількості застрахованих. Збільшення зібраних страхових платежів у 2010 році пов'язано з подорожчанням полісів ОСЦПВВНТЗ, яке визначалося зміною коригуючих коефіцієнтів до страхового внеску, за допомогою яких і ви-

**Таблиця 2. Ємність ринку автоцивільної відповідальності та рівень забезпеченості автотранспортних засобів**

Показники	Станом на 01.01.2013	Станом на 01.01.2014
Всього в Україні, у т.ч.:	14559719	13270765
АРК	624247	564832
Севастополь	126887	121772
Всього в Україні (без АРК та м. Севастополь)	–	12584161

Джерело: складено автором за матеріалами [6].

**Таблиця 3. Динаміка страхових компаній України (2005–2012)**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
СК life	398	411	447	469	450	456	442	414
СК non-life	348	356	382	397	378	389	378	352

Джерело: складено автором за матеріалами [6].

**Таблиця 4. Динаміка страхових платежів і страхових виплат за ОСЦПВВНТЗ в Україні (2005–2012), млн. грн.**

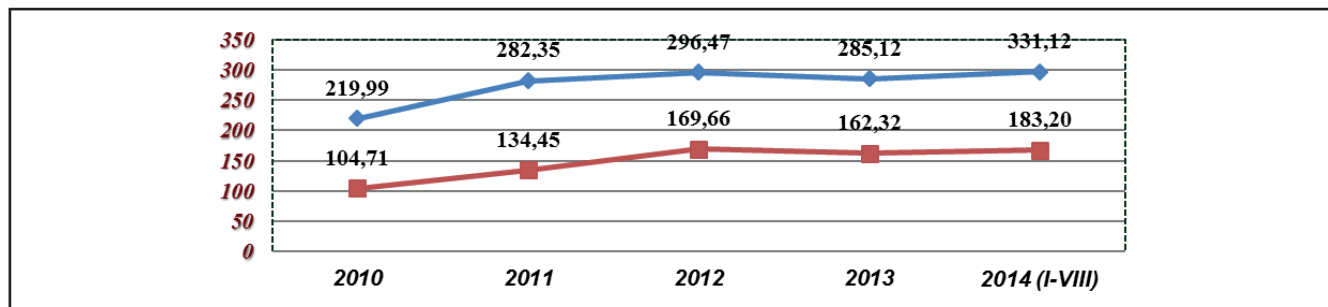
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
СП	558,9	578,1	970,6	1470,1	1683,8	2061,4	2609,9	2405,1
СВ	110,9	159,3	245,6	522,0	639,6	849,7	1016,0	953,8

Джерело: складено автором за матеріалами [6].

**Таблиця 5. Порівняльна динаміка базових показників здійснення обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності за внутрішніми договорами у січні-жовтні 2013 року, січні-жовтні 2014 року**

Показники	Січень-жовтень 2013 року	Січень-жовтень 2014 року	Приріст, % (+/- )
Кількість договорів страхування, що розпочали дію, шт.	7 319 433	6 297 307	-14,0
Сума нарахованих страхових премій, грн.	2 031 650 397	2 016 494 779	-0,7
Кількість отриманих вимог про страхове відшкодування, шт.	92 786	89 921	-3,1
Розмір шкоди за отриманими вимогами про відшкодування, грн.	895 263 705	904 352 291	+1,0

Джерело: складено автором за матеріалами [6].



**Рисунок 2. Динаміка легкових автомобілів в Україні**

Джерело: складено автором за матеріалами [6].

значається ціна поліса; а також збільшенням ліміту відповідальності СК. У 2011 році відбулося суттєве зростання обсягів страхових премій (на 26,6%) порівняно з 2010 роком.

У 2012 році спостерігається спад кількості отриманих премій, які зменшилися на 7,8% (204 800 000 грн.) Порівняно з 2011 роком дана ситуація пояснюється тим, що в 2012–2013 роках кількість автомобілів в Україні практично не змінилася, отже, і кількість застрахованих залишилося практично на колишньому рівні. Крім того, в СК клієнтам, які страхуються в даній організації не перший рік, надається система бонусів. Відповідно за такими пільгами страхувальники, які не потрапляли в ДТП, платять менше, ніж у минулі роки, отже кількість страхових внесків СК зменшується. У період з 2005 по 2012 рік також зростає обсяг страхових виплат за ОСЦПВВНТЗ. Впровадження та функціонування ОСЦПВВНТЗ кількість страхових виплат зросла в більш ніж 8 разів зі 110 900 000 грн. до 953 800 000 грн. Дані зміни також пов'язані зі збільшенням числа транспортних засобів на території України, і отже збільшенням кількості ДТП, результатом яких є здійснення страхових відшкодувань СК. Скорочення обсягів страхових виплат у 2012 році на 6,1% є результатом скорочення кількості ДТП, в яких були потерпілі і, як наслідок, скорочення числа потерпілих (табл. 1).

Страхові компанії України за шість місяців 2014 року отримали валових страхових платежів у розмірі 1 104 000 000 грн., що на 23% менше, ніж за аналогічний торішній період (1 433 400 000 грн.).

Обсяг чистих страхових премій у січні-червні 2014 року скоротився до 8 719 000 000 грн. (на 16,5% менше, ніж за січень-червень-2013 року, 10 437 000 000 грн.). Обсяг чистих страхових виплат зріс на 5,5% – до 2,357 млрд. грн. (у першому півріччі 2013 року – 2233 млн. грн.), валових – 2,398 млрд. грн., що на 4,9% більше, ніж у першому півріччі минулого року (2284 млн. грн.).

Таким чином, рівень валових страхових виплат за шість місяців 2014 року становив 21,7% (за шість місяців 2013 року – 15,9%), а чистих – 26,7% (за шість місяців 2013 року – 21,4%).

Своєю чергою, показники за 2013–2014 роки свідчать про відсутність приросту (табл. 4). Але попри збільшення курсу долару, інфляції і інших негативних тенденцій ціна полісу змінилася не суттєво (рис. 2).

На жаль, експерти зазначають, що ситуація на ринку в 2015–2016 роках навряд чи зміниться. Всі показники і далі будуть йти на спад. А зі зміною курсу долару і цін на бензин кількість автомобілів почне зменшуватися.

### Висновки

У результаті проведеного аналізу страхового ринку можна зробити висновки про те, що, незважаючи на деякі позитивні тенденції збільшення кількісних показників, інституційні та функціональні характеристики вітчизняного ринку автострахування в цілому не відповідають реальним потребам держави та європейським стандартам.

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є соціально значущою сферою, важливою для держави. Ця важливість полягає в тому, що у зв'язку зі збільшенням 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 значними, а матеріальне становище заподіювача шкоди не завжди дозволяє відшкодувати завдані збитки у повному обсязі. Звідси висновок: потерпілий не завжди отримує повне відшкодування заподіяної йому шкоди. Винна особа часто сама виявляється у скрутному матеріальному становищі при виплаті матеріального відшкодування. Страхування цивільної відповідальності

## ЕКОНОМІЧНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ГАЛУЗЕЙ ТА ВИДІВ ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

ті 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.

У зв'язку з цим можна виділити ряд проблем ринку ОСЦПВВНТЗ в Україні, пов'язаних з його подальшим розвитком:

- кількість компаній, які отримали ліцензію на здійснення ОСЦПВВНТЗ, надмірно велика, і це тягне за собою збитковість більшості СК аж до їх ліквідації;
- відсутність економічної стабільності в Україні;
- неплатоспроможність населення та дефіцит фінансових ресурсів;
- недостатній рівень державного регулювання ринку ОСЦПВВНТЗ;
- низька технологічність здійснюють страхових операцій;
- відсутність нормального конкурентного середовища як фактора постійного підвищення якості страхових послуг;
- недовіра населення до страховиків, а також низький рівень культури страхування, причиною чого є недостатнє інформування населення про ОСЦПВВНТЗ.

Для вирішення даних проблем на ринку ОСЦПВВНТЗ в Україні необхідне здійснення певних заходів, серед яких:

- удосконалення нормативно-правового забезпечення процесів страхування, що забезпечить відповідність українського страхового ринку європейським стандартам, а також активізує інвестиційну діяльність;
- підвищення рівня довіри до СК, що посприє збільшенню обсягу продажів страхових продуктів і поліпшенню фінансового становища СК;
- розробка програм інформування населення про страхові послуги з метою підвищення страхової культури громадян. Результатом здійснення даних заходів буде:
- переважання на страховому ринку великих капіталізованих СК;
- зростання обсягів страхового ринку ОСЦПВВНТЗ;
- розвиток інфраструктури страхового ринку;
- розширення сфери застосування страхових послуг.

Аналізуючи 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. В подібних ситуаціях нерідко виникають суперечки між потерпілим і страховиком. Для уникнення подібних ситу-

ацій 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.

Перспективи подальших досліджень. Дослідження в області ОСЦПВВНТЗ останніх років розглядають в основному лише окремі питання страхування і не носять комплексного характеру в частині обраної теми, не приділяють достатньої уваги великому спектру проблем і питань законодавства про страхування цивільної відповідальності та практики його застосування. Залишаються недостатньо дослідженими як основні фактори, що впливають на високий рівень ДТП і тяжкість їх наслідків, так і питання вдосконалення діючої системи страхування та отримання страхового відшкодування. Проведені раніше дослідження не враховують повною мірою і об'ємний зарубіжний досвід. Тому надалі необхідне комплексне вивчення вищевикладених напрямів для подальшого розвитку даної галузі страхування.

### Список використаних джерел

1. Історія страхування автомобільного транспорту. [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.express-insurance.com.ua/ru/catalog/article/History%20of%20Motor%20Vehicle%20Insurance.html>
2. Закон України «Про страхування». [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>
3. Положення «Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/KP961175.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KP961175.html)
4. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>
5. Державна служба статистики України [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
6. Фориншурер – страхование в Украине [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://forinsurer.com>
7. Мних М.В. Страхування в Україні в умовах глобальної економічної кризи / М.В. Мних // Інвестиції: практика та досвід. – 2009. – №4. – С. 12–16.
8. Шірінян Л.В. Фінансова надійність і фінансова стійкість страховиків / Л.В. Шірінян // Актуальні проблеми економіки. – 2007. – №9 (75). – С. 173–178.