

дій Уряду до 2020 року та Стратегії сталого розвитку “Україна — 2020”:

– прискорення економічного зростання шляхом створення сприятливого інвестиційного клімату та утримання макроекономічної стабільності, зокрема продовження фіскальної консолідації;

– впровадження ефективного врядування шляхом реформи державного управління, децентралізації і реформи державних фінансів;

– розвиток людського капіталу шляхом проведення реформ системи охорони здоров’я та освіти, поліпшення надання державної соціальної підтримки;

– встановлення верховенства права і боротьба з корупцією шляхом підтримки ефективного функціонування інститутів боротьби з корупцією, забезпечення рівного доступу до правосуддя та ефективного захисту прав власності;

– забезпечення безпеки та оборони держави, зокрема захист її суверенітету та територіальної цілісності держави, а також забезпечення найважливіших аспектів безпеки громадян [3].

На сучасному етапі бюджетна політика має ефективно здійснювати перерозподіл результатів економічного зростання і використання національного багатства, тим самим створюючи стимули для подальшого сталого розвитку суспільства. Бюджетна політика в середньостроковій перспективі має стати інструментом реалізації внутрішнього потенціалу зростання, тому що наростання ризиків погіршення економічної ситуації у світі знижує потужність зовнішніх чинників економічного зростання України.

Список використаних джерел:

1. Бюджетна політика України. URL: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/2_ukr/103.pdf

2. Проблеми вдосконалення бюджетної політики. URL: <http://dspace.tneu.edu.ua/bitstream/316497/22291/1/Кізима%20Т..pdf>

3. Основні напрями бюджетної політики 2019-2021 року. URL: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62047

РУБЦОВА Н. М., к.е.н., доцент,
Таврійський державний агротехнологічний університет,
м. Мелітополь

ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ РИНКУ ОБОВ’ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВТОВЛАСНИКІВ УКРАЇНИ

21 століття – це вік новітніх технологій, а автомобіль – вже не розкіш, а лише засіб пересування. Однак, останній відноситься до найбільш небезпечних наземних транспортних засобів, тому, людство потребує надійного захисту від

ризиків, з якими може стикатися під час експлуатації авто.

Досвід більшості країн світу показала, що найбільш ефективним способом мінімізації ризиків, зокрема і при використанні транспорту, та забезпечення суспільного відтворення при настанні ризикових обставин є страхування.

В Україні вагома практика використання страхування цивільної відповідальності автовласників розпочалася з 1 січня 2005 року, коли в дію вступив Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [1]. В свою чергу, обов'язковість даного закону викликала багато непорозумінь, питань та проблем, як з боку страхувальників, так і страховиків. І саме цей вид страхування в Україні став яскравим прикладом відсутності принципу сумлінності та довіри між страхувальниками, страховиками та регулятором страхового ринку (Нацкомфінпослуг).

Згідно статистичних даних Міністерства інфраструктури України [2], на початок 2018 року автомобільна транспортна система України налічувала більше 9,2 млн. транспортних засобів, тоді як протягом 2017 року було укладено лише 7,4 млн. внутрішніх полісів ОСЦПВ [3]. І навіть, з урахуванням того, що існує пільгова категорія осіб – власників транспортних засобів, які звільняються від ОСЦПВ, більше 1 млн. автовласників не купують поліси «автоцивілки».

Така ситуація на ринку ОСЦПВ підштовхнула як страховиків так і регулятора до важливих кроків. Зокрема, групою страховиків, ринкова частка яких в ОСЦПВ становить близько 50%, був запущений механізм добровільного прямого врегулювання збитків. На початку 2018 р. запрацював Всеукраїнський проект «Електронний поліс», який став потужним каталізатором онлайн-продажу полісів з ОСЦПВ, забезпечивши додатковий захист прав споживачів.

Поряд з цим, у лютому 2018 року Верховній раді України був представлений новий проект Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», прийняття якого дозволить наблизити українське законодавство з автострахування до європейських стандартів, зокрема підвищити розмірів страхових сум, які на сьогодні в Україні є найнижчими у Європі, до рівня країн ЄС, а також законодавчо затвердити систему прямого врегулювання та електронний поліс.

Проте, не зважаючи на нововведення, вся діяльність на ринку ОСЦПВ стикається з однією великою проблемою, яка стримує його розвиток – неплатоспроможність і висока збитковість страховиків-членів МТСБУ. В цілому по ринку рівень збитковості вже перевищив 50%, а за окремим страховикам досяг 70%. При цьому середній страховий платіж в Україні не перевищує 17 євро, що не дозволяє страховикам забезпечити якісний і справедливий страховий захист.

Отже, в дію знов вступає регулятор. З метою вільного ціноутворення, підвищення розмірів лімітів відповідальності та поступового наближення вітчизняного законодавства у сфері ОСЦПВ до положень Директиви № 2009/103/ЄС Європейського Парламенту та Ради ЄС 14 вересня 2018 р.

Нацкомфінпослуг було схвалено проект розпорядження «Про внесення змін до деяких нормативно-правових актів з питань обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [4]. Відповідно до даного документа планується: підвищення розмірів лімітів відповідальності до 130 тис. грн. на 1 потерпілого за шкоду, заподіяну майну потерпілих, та до 260 тис. грн. на 1 потерпілого за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих; актуалізація переліку та значень коригуючих коефіцієнтів; встановлення порядку застосування коефіцієнту «бонус-малус» тощо.

Крім цього, Нацкомфінпослуг оприлюднила проект розпорядження «Про схвалення проекту постанови КМУ «Про внесення змін до Правил дорожнього руху» [4], метою якого є забезпечення належного контролю за наявністю договорів ОСЦПВ, що здійснюється відповідними підрозділами Національної поліції України.

Підсумовуючи, зазначимо, що український ринок ОСЦПВ поступово набирає обертів, однак прогнозувати ефективність його роботи ще зарано. З одного боку, регулятор і страховики роблять усе можливе задля надання якісних та своєчасних страхових послуг, однак систематичне підвищення страхових тарифів зовсім не враховує фінансові можливості потенційних страхувальників, які не розуміють до кінця необхідності страхування, та за будь-що намагаються придбати дешевий поліс ОСЦПВ. Контроль з боку органів Нацполіції звичайно ж буде стимулом для придбання полісу ОСЦПВ, однак, на нашу думку, основна причина існуючої проблеми – підвищення добробуту та рівня життя населення України – має вирішуватися на державному рівні.

Список використаних джерел

1. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України №733 від 01.07.2004 р. / Верховна Рада України. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/>
2. Офіційний сайт Міністерства інфраструктури України. URL: <https://mtu.gov.ua/>
3. Офіційний сайт МТСБУ. URL: <http://www.mtsbu.ua/>
4. Офіційний сайт Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. URL: <https://nfp.gov.ua>

РУДЬ Л. М., КИСІЛЬОВА І. Ю., к.ф.-м.н., доцент,
Запорізькій національний університет,
м. Запоріжжя

СТРАХОВІ БРОКЕРИ ЯК СКЛАДОВА СТРАХОВОГО РИНКУ

На сьогодні, роль страхування в економіці відіграє значне місце. Оскільки страхування виконує функцію захисту інтересів держави та юридичних і фізичних осіб. Страховий ринок України є досить розгалуженим зі стабільними страховими