

ОБОВ'ЯЗКОВЕ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ: ПРОБЛЕМИ ТА РІШЕННЯ

У статті обґрунтована необхідність підвищення якості надання послуг з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Виявлена доцільність впровадження в Україні прямого врегулювання збитків по даному виду страхування.

Ключові слова: автотранспортне страхування, страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, страховик, страховальник, треті особи, пряме врегулювання збитків.

Постановка проблеми. Збільшення кількості автомобільного транспорту у світі призводить до ущільнення транспортних потоків, завантаження світової дорожньо-транспортної мережі. Як наслідок автотранспортне страхування є основним сектором в структурі non-life страхування в багатьох країнах світу. Зокрема, на страховому ринку Європейського Союзу його частка становить майже 30 % від загального обсягу ризикових премій. Запровадження даного виду страхування в Україні стало вагомим кроком до формування цивілізованого вітчизняного страхового ринку. Та рівень якісного розвитку ринку автомобільного страхування в Україні, в тому числі страхування відповідальності власників автотранспорту, відстає від зарубіжних ринків. Тому сьогодні існує необхідність пошуку шляхів оптимізації системи автомобільного страхування з метою покращення якості та доступності страхових послуг.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Визначення ролі та функціонального призначення автотранспортного страхування містяться у працях вчених: Базилевича В. [1], Гаманкової О. [2], Пікус Р. [1], Осадець С. [3], Приказюк Н. [1], Моташко Т. [1]. Розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, необхідності швидкого впровадження прямого врегулювання збитків присвятили свої праці Залетов О. [4], Іванюк І. [5], Лібіх К. [6], Межебицький М. [7], Грабко Р. [7].

Незважаючи на те, що останнім часом у нашій державі проблеми, існуючі в автострахованні, є об'єктом уваги фахівців страхової сфери, доводиться констатувати, що на сьогодні відсутній системний підхід у визначенні шляхів підвищення якості надання послуг з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Методологія. В основу дослідження покладено системний аналіз, який дозволив дослідити структурний зв'язок між складовими системи обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. В тому числі застосовані статистичні, математичні методи, за допомогою яких був проведений комплексний аналіз тенденцій розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні. Використання історичного методу дало можливість дослідити процес становлення системи страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, виявити внутрішні і зовнішні зв'язки та закономірності.

Також важливим є аксіологічний метод, який дав змогу розглянути страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів з

погляду соціальних цінностей. Аксіологічний метод служить для розуміння сучасної моделі організації системи страхування відповідальності у цивілізаційно-історичному контексті розвитку автостраховання в країні.

Дослідження системи обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів буде неповним без застосування нормативного методу, який передбачає використання норм і нормативів для налагодження ефективної діяльності органів страхової сфери.

Застосування різних методів дослідження дає змогу усвідомити складові існуючих проблем та визначити напрямки подолання кризових явищ в системі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні.

Інформаційною базою дослідження є законодавчі та нормативні акти, що регулюють страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні, матеріали Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг, Моторно (транспортного) страхового бюро України, наукові праці вітчизняних та зарубіжних фахівців страхової сфери, інформаційні джерела міжнародних організацій.

Мета статті – дослідження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів з позиції якості послуг та аналіз очікуваних наслідків від запровадження прямого врегулювання збитків за даним видом страхування.

Результати. Необхідність виникнення та розвитку автотранспортного страхування як загалом у світі, так, зокрема, і в Україні, пояснюється зростанням автомобілізації та, відповідно, аварійності на дорогах. Вказані передумови вимагали створення надійного страхового захисту автотранспортних засобів, життя і здоров'я людей – учасників дорожнього руху. Донині автомобільний транспорт є найбільш доступним, зручним та, водночас, найбільш небезпечним видом транспорту. Це пояснюється, з одного боку, стрімким зростанням чисельності власників автотранспортних засобів та високим рівнем небезпеки цього виду транспорту – з іншого. Статистичні дані свідчать, що кількість загиблих на 1 млрд. пасажиро-кілометрів становить: для автотранспорту – 16 осіб, для повітряного – 6,5, для залізничного транспорту – 1,2 особи. За даними ВООЗ у світі кожного року в автомобільних аваріях гине близько 1.3 млн.чол – стає числом з 2007 року [8]. ДТП є однією з провідних причин смерті в глобальних масштабах та основною причиною смерті людей віком 15-29 років (рис. 1).

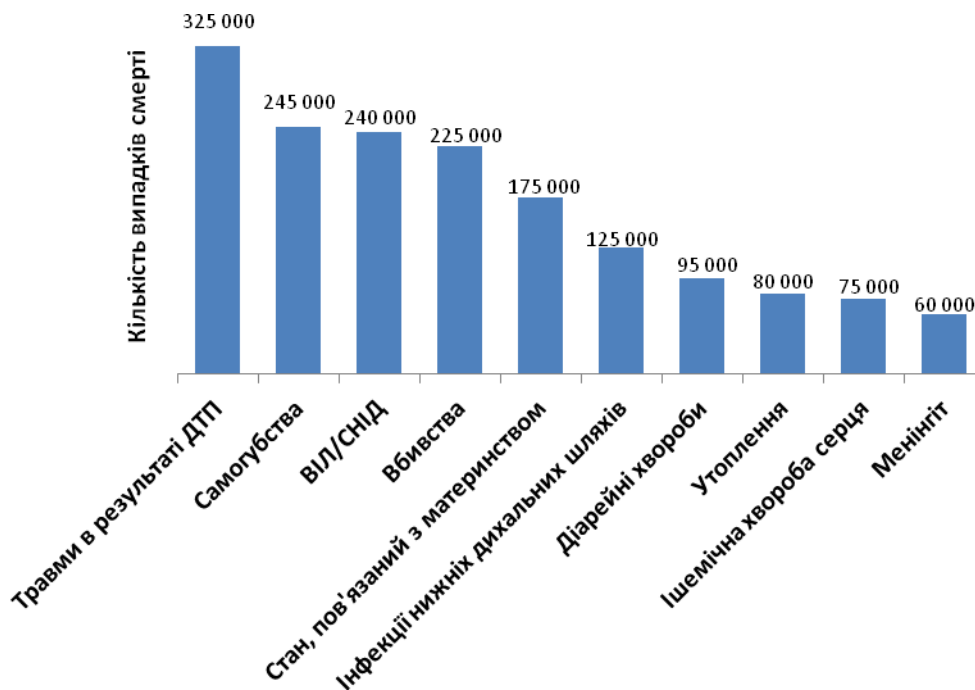


Рис. 1. Десять основних причин смерті людей у віці 15-29 років

Джерело: [8]

У світовому масштабі за кількістю осіб, які гинуть в ДТП, Україна має середній показник, а в масштабі Європи – один з найвищих – 13.5 на 100 тис. осіб. Для порівняння: найгірша ситуація з безпекою на дорозі в Домініканській республіці – 41.7 загиблих, а найкраща в Ісландії – 2.8 на 100 000 осіб. В Європі, не дивлячись на високе насичення автомобілями, рівень безпеки на дорогах один з найкращих: Велика Британія – 3.7, Німеччина – 4.7, також низький рівень постраждалих на дорогах Ізраїлю – 4.7 на 100 000 осіб.

За останні роки в Україні продовжує зростати загальна чисельність автопарку. Станом на січень 2016 року кількість автівок на 1000 громадян становить 202 екземпляри. Показники аварійності за п'ять років знизилась на 17,7% (з 186 225 ДТП в 2011 році до 153 217 ДТП в 2015 році). Загальна кількість ДТП в нашій країні має тенденцію до зниження. Та за останні 5 років кількість врегульованих вимог за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів становила в середньому 61% від кількості дорожньо-транспортних пригод в країні (рис.2).

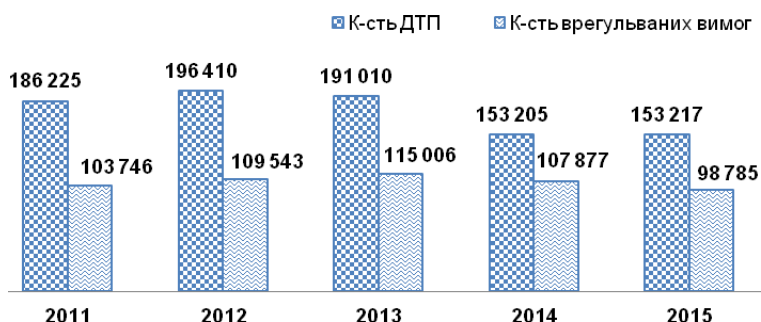


Рис. 2. Кількість ДТП та кількість врегульованих вимог за ОСЦПВВНТЗ в Україні за рік

Джерело: побудовано автором за даними [9, 19]

Наведені вище статистичні дані свідчать про необхідність подальшого розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів як виду захисту життя, здоров'я людей, та, власне, захисту автомобіля, який сам досить часто стає об'єктом ушкодження.

Мета запровадження страхування відповідальності власників автотранспорту як виду автомобільного страхування (перша половина 20 століття) – гарантія фінан-

сового відшкодування постраждалим учасникам ДТП. У всіх розвинених країнах світу даний вид страхування – один з ключових сегментів страхового ринку. В Австрії національне обов'язкове страхування відповідальності автовласників запроваджено з 1929 року, в Англії – з 1930 року, в Швейцарії – з 1932 року, Чехії – з 1935 року, Німеччині – з 1939 року.

Обов'язкова для всіх автомобілістів форма страхування цивільно-правової відповідальності власників

наземних транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ) запроваджена в Україні з 1997 р. згідно з Постановою Кабінету Міністрів України №1175 від 28 вересня 1996 року "Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів". ОСЦПВВНТЗ здійснюється з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників [10]. В Україні страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів існує в обов'язковій та добровільній формах. Прототипом даного виду страхування була європейська Зелена картка, звідки й були переписані базові принципи. До основних особливостей обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні слід віднести:

- прив'язка поліса до автомобіля, а не до водія (тобто застрахованою вважається відповідальність будь-якої особи, яка керує транспортним засобом, що зазначений у договорі ОСЦПВВНТЗ, на законних підставах);
- правила страхування та тарифи встановлюються державою.

В європейських країнах, наприклад, в Німеччині, аналогічний вид страхування функціонує у прив'язці до водія. Водій-новачок придбає страховий поліс на 245% від базової вартості, а водій з 30-ти річним стажем – лише за 17%.

Наявність поліса добровільного страхування відповідальності не звільняє водія від купівлі поліса ОСЦПВВНТЗ. Таким чином поліс добровільного страхування відповідальності є доповненням до обов'язкової "автоцивілки", перевагою придбання якого – є розширення страхового ліміту.

Ще однією характерною рисою функціонування ОСЦПВВНТЗ на українському страховому ринку є присутність Моторного (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ) як об'єднання страховиків, які здійснюють обов'язкове страхування відповідальності власників автотранспорту за шкоду, заподіяну третім особам. Членство у МТСБУ є обов'язковою умовою для страхових компаній, які мають на меті здійснення діяльності щодо даного виду страхування.

Суб'єкти страхових відносин та механізм реалізації ОСЦПВВНТЗ подано схематично на рис. 3.



Рис. 3. Суб'єкти страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів

Джерело: розроблено автором

Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів має вагомe соціально-економічне підґрунтя – гарантування відшкодування шкоди всім особам, потерпілим у дорожньо-транспортних пригодах. Тому надзвичайно важливим етапом є врегулювання претензій потерпілих осіб у разі настання страхового випадку. Для більшості страхувальників цей етап є вирішальним у взаємовідносинах зі страховиком і нерідко стає приводом до подання скарги. Аналізуючи діючу систему страхування відповідальності слід відмітити, що у 2015 році кількість скарг від

потерпілих осіб та страхувальників на дії страховиків склала 2540 скарг, що на 33% менше, ніж у 2014 році. Таким чином, на дії страховика скаржаться лише кожен 50 клієнт, що звернувся до страхової компанії в результаті страхової події [11]. Найбільша частка скарг надходить у зв'язку із зволіканням з виплатою страхового відшкодування та порушенням строків виплати. Питома частка таких скарг (рис. 4) за результатами 2015 року складає 83% від загальної кількості скарг. Ще 9% потерпілих скаржаться на незгоду з розміром страхового відшкодування, 8% – на відмову у виплаті відшкодування.

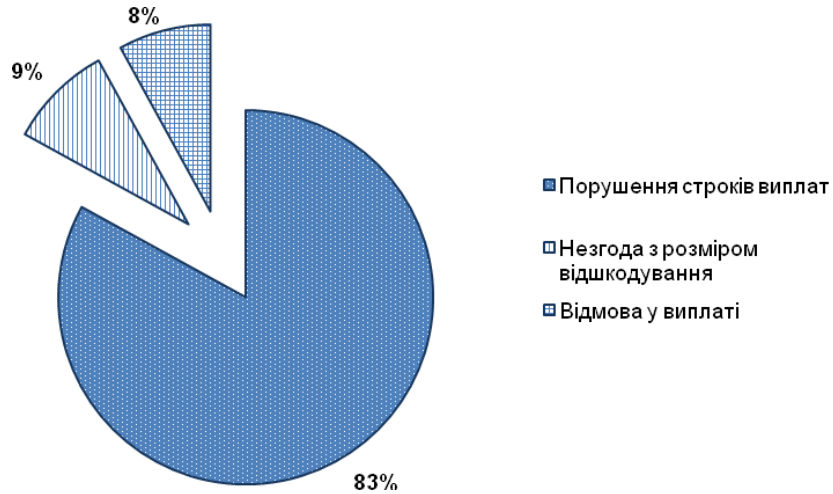


Рис. 4. Причини скарг страховальників за результатами 2015 року

Джерело: побудовано автором за даними [11]

Для порівняння за результатами 2014 року – на зволікання з виплатою відшкодування скаржились 90% потерпілих, 4% – на незгоду з розміром, 6% – на відмову у виплаті відшкодування. Здійснене порівняння дає можливість відзначити позитивну тенденцію до зменшення невдоволення клієнтського контингенту рівнем надання послуг зі страхування відповідальності, але,

разом з тим, свідчить про невисоку якість страхових послуг вказаного сектору.

Плюсом для більшості страховальників в Україні є відносно невисока вартість полісу "автоцивілки". У 2015 році вона становила в середньому 416 грн. Вартість аналогічних полісів у світі у розрізі держав продемонстрована на рис. 5.

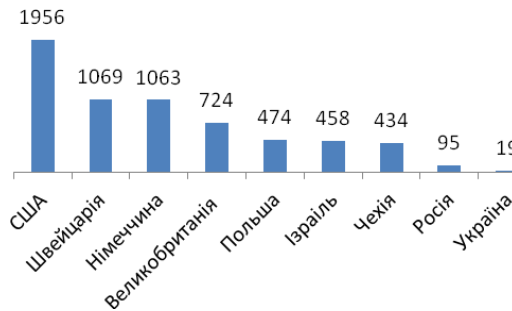


Рис. 5. Вартість полісу страхування відповідальності власників автотранспортних засобів, дол. США

Джерело: побудовано автором за даними [12]

Мінусом діючої системи ОСЦПВВНТЗ є відносно невисокий ліміт страхового відшкодування: страхова сума за шкodu, заподіяну майну потерпілих, становить 50 тисяч гривень, а за шкodu, заподіяну життю та здоров'ю

потерпілих, – 100 тисяч гривень на одного потерпілого [10]. Для порівняння (рис 6.) проілюстровано ліміти за аналогічним видом страхування в країнах ЄС.

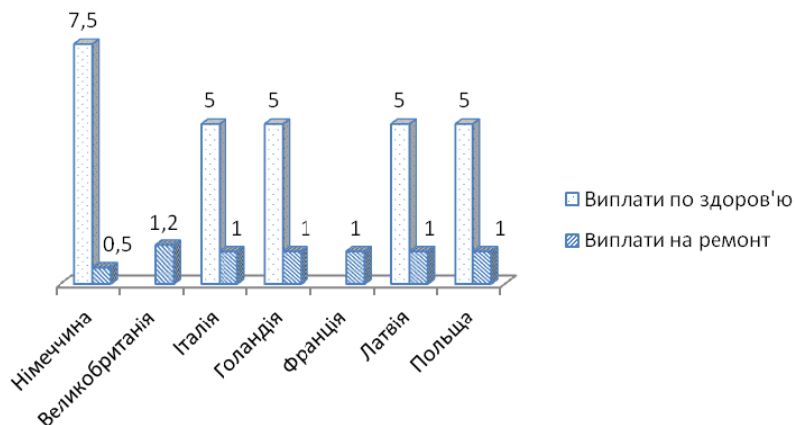


Рис. 6. Ліміти страхових виплат за обов'язковим страхуванням відповідальності автовласників в країнах ЄС, млн. євро

Джерело: побудовано автором за даними [12]

До недоліків функціонування страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів слід віднести й систему врегулювання збитків. З 1997 року при настанні страхового випадку потерпілий повинен звертатись за відшкодуванням до страхової компанії винуватця ДТП, що досить не зручно. Можна виділити основні недоліки існуючої моделі організації страхових виплат :

1. зниження розміру збитку;
 2. затягування з виплатами, що, часто, є маскуванням самої відмови у виплаті відшкодування внаслідок наявних фінансових труднощів у страхової компанії.
- Стандартна схема врегулювання збитків за ОСЦПВВНТЗ зображена на рис. 7.

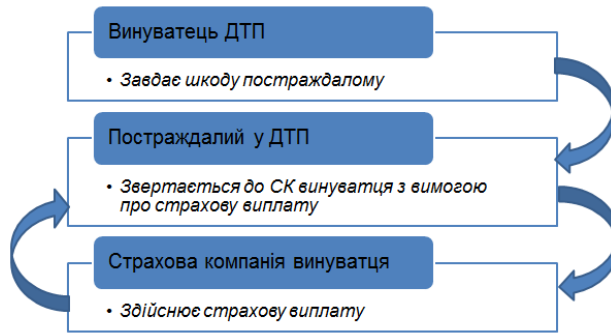


Рис. 7. Схема врегулювання збитків за ОСЦПВВНТЗ

Джерело: розроблено автором

З 2016 року страховальник отримав можливість звернутись до своєї страхової компанії, де був придбаний поліс страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів, за виплатою по ДТП. Справа в тім, що 24 березня 2016 року представниками 17 страхових компаній за участю МТСБУ була підписана угода про пряме врегулювання збитків по обов'язковому страхуванню цивільної відповідальності [19]. Учасниками пілотного проекту МТСБУ по прямому врегулюванню збитків стали наступні страхові компанії:

1. АХА Страхування,
2. Арсенал Страхування,
3. ПЗУ Україна,
4. ВУСО,
5. АСКА,
6. Оранта,
7. ПРОСТО-страхування,
8. УНІКА,
9. Провідна,
10. ІНГО Україна,
11. Універсальна,
12. Міжнародна СК,
13. Кредо,

14. АСКО-Донбас,
15. Колонейд Україна,
16. Брокбізнес,
17. Ілчівське.

Питома вага перерахованих страховиків складає понад 50% ринку страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Система прямого врегулювання збитків в тестовому режимі запрацювала з 1 травня 2016 року. А після прийняття законопроекту № 3551 від 27.11.2015 р. "Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" система буде обов'язковою для всіх страховиків, які надають послуги з ОСЦПВВНТЗ.

У чому ж переваги вказаної системи? 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 (рис. 8).

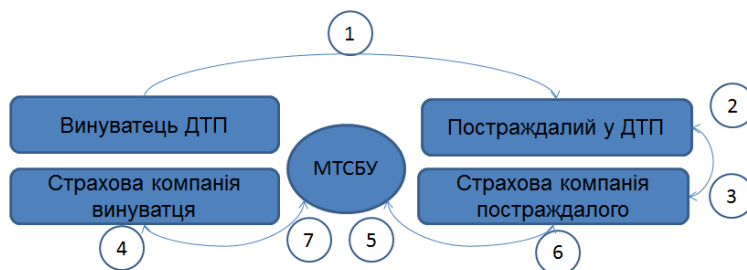


Рис. 8 Схема прямого врегулювання збитків за ОСЦПВВНТЗ

Джерело: розроблено автором

1. Винуватець ДТП завдає шкоди постраждалому.
2. Постраждалий звертається у "свою" страхову компанію з вимогою про відшкодування.

3. Страхова компанія постраждалого здійснює виплату.
4. Повідомляє МТСБУ про збитки.

5. МТСБУ інформує страхову компанію винуватця про фінансові вимоги.

6. Страховик винуватця перераховує компенсацію виплати за страховим випадком МТСБУ.

7. МТСБУ виплачує компенсацію страховику постраждалого.

Для страховальників впровадження прямого регулювання збитків надає наступні переваги[28]:

1. Право вибору страховика "врегулювальника" страхової події.

Тобто при купівлі поліса "автоцивілки" клієнт буде вмотивований у виборі страхової компанії, від рівня послуг якої залежатиме швидкість та повнота відшкодування збитків при настанні страхового випадку.

2. Скорочення термінів виплат.

Планується скоротити період "від ДТП до отримання страхової виплати" удвічі. До впровадження прямого регулювання вказаний період становив від 15 до 90 днів згідно законодавства. А за результатами 2015 року тільки третина всіх відшкодувань виплачувалась в установлений законом термін (до 90 днів) і майже половина виплат здійснювалась в період, який перевищував 120 днів.

3. Гарантування дотримання вказаних строків виплат.

Чим швидше страховик здійснить виплату, тим швидше отримає відшкодування від страховика винуватця ДТП.

4. Визначення неплатоспроможних страховиків.

Система прямого врегулювання вимагає підтримання залишку коштів у розмірі 50% від середньомісячної суми страхових виплат. Для пересічного громадянина інформування про участь тієї чи іншої страхової компанії у системі прямого врегулювання збитків автоматично вказуватиме на репутацію страховика на ринку.

5. Стимулювання страховиків до інвестування у якість послуг.

Після впровадження прямого врегулювання збитків цілком логічно, що основним фактором вибору страхової компанії для страховальника буде рівень сервісу замість системи скидок [28].

Інновація для України – є сталою практикою, яка працює в більшості країн світу, де пряме врегулювання збитків функціонує на підставі добровільної угоди між страховими компаніями. Вперше запроваджено пряме врегулювання збитків було у Франції, де успішно реалізується уже понад півстоліття. В Італії ж нововведення з 2007 року. А от в Німеччині альтернативою прямого врегулювання є спрощена схема оформлення ДТП: поліція приїжджає тільки при наявності постраждалих, постраждала особа отримує страхове відшкодування в найкоротші терміни, а лише потім страховики встановлюють ступінь вини у ДТП.

Метою пілотного проекту по впровадженню прямого врегулювання збитків в Україні є – тестування системи, визначення можливих проблем та рішень. Планується, що впровадження прямого врегулювання надасть можливість підвищити якість страхових послуг по ОСЦПВВНТЗ та скоротити період врегулювання збитків вдвічі; допоможе у боротьбі з недобросовісними страховими компаніями, які зтягають або взагалі уникають виплат, чим самим дискредитують весь страховий ринок. Але для того, щоб була застосована зазначена система, необхідно, щоб страховий випадок відповідав наступним обов'язковим умовам:

1. ДТП відбулась за участю тільки двох транспортних засобів.

2. Шкода внаслідок страхового випадку завдана виключно майну.

3. Обидва учасника ДТП мають дійсні поліси ОСЦПВВНТЗ.

Страховальники не матимуть можливості скористатись системою прямого врегулювання збитків в наступних випадках:

1. В ДТП понад два учасники.

2. ДТП безконтактна, тобто зіткнення з автомобілем винуватця не відбулось.

3. ДТП не оформлена по європротоколу чи поліцією.

4. Один з учасників не має діючого поліса ОСЦПВВНТЗ.

5. Винуватець ДТП несе тільки часткову відповідальність за збиток.

6. Збитки перевищують ліміт страхової суми, встановленої законом.

7. Необхідність отримання виплати за шкоду життю і здоров'ю людей (можливість отримання такого виду виплат виключно в страховій компанії винуватця ДТП).

Згідно умов пілотного проекту збитки за страховими випадками будуть розподілятися на групи (рис. 9).

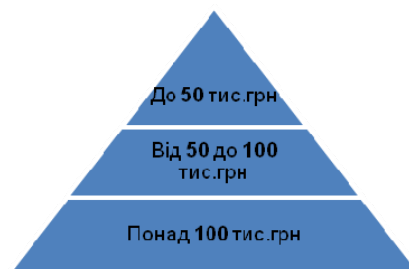


Рис. 9. Групи збитків за ОСЦПВВНТЗ

Джерело: розроблено автором

Збитки першої групи будуть відшкодовані за середнім значенням за декількома діапазонами, збитки другої групи – за фактичними сумами відшкодування, збитки третьої групи не будуть відшкодовуватись за системою прямого врегулювання.

Один раз на місяць будуть формуватись реєстри зустрічних вимог між страховиками. Компенсація виплат між страховиками буде відбуватись через розрахунково-клірингову систему МТСБУ. Кошти страхових компаній зараховуватимуться на спеціальні рахунки в уповноваженому банку. Для обслуговування за результатами відбору був обраний УкрСіббанк. Кожен страховик зобов'язаний сформувати додатковий гарантійний внесок для участі в системі. Розмір внеску становитиме 50% від середньомісячного розміру страхових виплат компанії. Ці кошти будуть гарантувати відшкодування учасникам угоди витрати, понесені іншими страховиками за договорами ОСЦПВВНТЗ. Угода про пряме врегулювання між страховиками почне діяти тільки після отримання МТСБУ роз'яснення Антимонопольного комітету за фактом узгоджених дій страховиками – учасниками договору. В Антимонопольному комітеті України розпочато розгляд справи про узгоджені дії у вигляді укладення між Моторно (транспортним) страховим бюро України і страховиками-членами Моторно (транспортного) страхового бюро України Угоди про пряме врегулювання збитків [34]. Відповідно до Угоди:

- кожен страховик-учасник Угоди, надає кожному іншому страховику-учаснику Угоди повноваження щодо виконання його зобов'язань за внутрішнім договором ОСЦПВВНТЗ при настанні страхового випадку, в тому числі щодо виконання робіт, пов'язаних з врегулюванням збитків;

- страховик, який здійснив пряме відшкодування збитків, має право вимоги до страховика, який застрахував цивільно-правову відповідальність особи – винуватця.

ватця. Водночас страховик особи, яка заподіяла шкоду, зобов'язаний компенсувати страховику, що здійснив пряме відшкодування збитків, суму коштів.

Угодою передбачається лише пряме врегулювання збитків, які відповідають визначеним критеріям, зокрема:

1. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів – учасників ДТП.

2. Страховики обох сторін-учасників ДТП є дійсними учасниками Угоди про пряме врегулювання збитків.

Переваги від нововведення для страховиків наступні:

1. Збільшення/утримання клієнтської бази, оскільки за рахунок отримання можливості здійснювати виплати за страховими випадками "своїм" учасником ДТП, страхові компанії одночасно підвищують лояльність клієнтів у відповідь за швидке врегулювання претензій.

2. Підвищення довіри як до страхування в цілому так і до ефективності страхування відповідальності власників автотранспортних засобів.

Однією з найвагоміших проблем розвитку ринку страхування відповідальності власників наземного транспорту в Україні є низький рівень довіри як до страхування в цілому, так і до ефективності користування страховими послугами за ОСЦПВВНТЗ. Можливим шляхом подолання вказаної перепони є впровадження системи прямого врегулювання збитків обов'язковою для всіх страховиків, які надають послуги за даним видом страхування. Пряме врегулювання збитків передбачає виплату грошової компенсації постраждалому в ДТП "своюю" страховою компанією, тобто тією, яка уклала з ним договір страхування цивільної відповідальності автовласника, з подальшою компенсацією виплаченого відшкодування страховиком винної особи.

Очікується, що впровадження прямого врегулювання підвищить якість страхових послуг по ОСЦПВВНТЗ в т.ч. скоротить період врегулювання збитків вдвічі; "почистить" ринок від недобросовісних страхових компаній, які затягують або взагалі уникають виплат і дискредитують весь страховий ринок. Запровадження інноваційної системи обіцяє наступні переваги: скорочення та спрощення процедури врегулювання страхового випадку, гарантування термінів виплат, стимулювання до інвестування в якість страхових послуг, підвищення довіри до страхових компаній. З врахуванням того, що запропонований варіант не є виключним і, ймовірно, виникне потреба в доопрацюванні, в березні 2016 року було прийнято рішення про проведення пілотного проекту з прямого врегулювання з метою визначення проблем та рішень.

Висновки та дискусія. Умовою успішного функціонування страхового ринку у будь-якій країні світу є гідний рівень якості страхових послуг, від якого залежить рівень довіри громадян до страхування. Сучасні реалії функціонування обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту вимагають впровадження заходів модернізації з метою підвищення довіри населення в ефективність даного виду страхування. Потребують вдосконалення принципи та механізми системи врегулювання збитків. Вирішенню вказаних завдань може сприяти метод реформування – запровадження системи прямого врегулювання збитків за ОСЦПВВНТЗ. Впровадження даного методу дозволить:

- скоротити термін виплат;
- відновити довіру громадян до страхування за рахунок мотивованого інвестування страховиками у якість послуг.

Водночас мають бути продовжені дослідження щодо самого прямого врегулювання задля мінімізації негативних наслідків вказаного методу модернізації системи

автомобільного страхування. Основним принципом успішного впровадження моделі врегулювання збитків має бути координувана співпраця усіх учасників страхового ринку. Саме в такому баченні повинна бути реалізована програма розбудови українського ринку автомобільного страхування, який сприятиме розвитку національної економіки, буде мати довіру населення та буде конкурентноздатним на світовому ринку страхування.

Побудова ефективної системи страхування є частиною процесів інтеграції нашої держави в європейський простір. Тому розвиток ринку автомобільного страхування, в т.ч. страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, вимагає системно-комплексного підходу у виборі напрямків реформування. Для подолання однієї з найвагоміших проблем ринку автострахування – втраченої довіри населення, існує нагальна необхідність у запровадженні заходів по підвищенню якості страхових продуктів. Створення високоєфективної системи прямого врегулювання збитків за ОСЦПВВНТЗ в Україні – один з вказаних заходів.

Однак досягнення поставленої мети, а саме: розбудова конкурентноспроможного страхового ринку, можливе при застосуванні комплексу заходів системного характеру. Аналіз останніх досліджень та публікацій щодо реформування страхової сфери вказує на те, що більшість авторів зосередили свою увагу на відокремлених методах вирішення нагальних питань сфери страхування таких як: забезпечення стабільності, підвищення ефективності діяльності учасників страхового ринку, зменшення вразливості від внутрішніх та зовнішніх факторів, підвищення якості тощо. Та комплексний науковий підхід у дослідженні реформування системи страхування та механізмів функціонування страхування відповідальності власників автотранспорту потребує подальшого вивчення.

Список використаних джерел

1. Страхові послуги: [підручник]; у 2 ч. / [Базилевич В.Д., Пікус Р.В., Приказюк Н.В., Моташко Т.П. та ін.]; за ред. В.Д. Базилевича. – Ч. 2 – К.: Логос, 2014. – 544 с.
2. Гаманкова О.О. Ринок страхових послуг України: теорія, методологія, практика: [монографія] / О.О. Гаманкова. – К.: КНЕУ, 2009. – 283 с.
3. Страхові послуги: [підручник] / [С.С. Осадець, Т.М. Артюх, О.О. Гаманкова та ін.]; Кер. авт. кол. й наук. ред. проф. Осадець С.С. і доц. Артюх Т.М. – К.: КНЕУ, 2007. – 464 с.
4. Автомобільне страхування в системі безпеки дорожнього руху: [Кол. моногр.] / [О.М. Залетов, О.В. Кнейслер, В.М. Стецюк, О.Ю. Толстенко та ін.]; Наук. ред. та кер. кол. авт. 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 / 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 / К.О. Лібих // Финанси, облік і аудит. – 2011. – № 18. – С. 129–136.
7. Межебицький М. Пряме врегулювання: зарубіжний досвід та перспективи впровадження в Україні / М. Межебицький, Р. Грабко // Финансовые услуги. – 2010. – № 3–4. – С. 17–19.
8. Global status report on road safety 2015 [Електронний ресурс] / World Health Organization: [сайт]. Режим доступу: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/
9. Статистика аварійності в Україні [Електронний ресурс] / Управління безпеки дорожнього руху: [сайт]. Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/ua/static/21.htm>
10. "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" Закон України від 1 липня 2004 року N 1961-IV: [Електронний ресурс] // Верховна Рада України: [сайт]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>.
11. Національна комісія, що здійснює регулювання ринків у сфері ринків фінансових послуг: [сайт]. Режим доступу: <http://nfp.gov.ua/>
12. Скільки стоїть ОСАГО за рубежом? [Електронний ресурс] // Інфографика: Режим доступу: <http://ria.ru/infografika/20131125/979473299.html>
13. ОСАГО, его проблемы и решения / Журавко Е.А., Даниловських Т.Е. / Міжнародний журнал прикладних і фундаментальних досліджень. – 2014. – №3-8. – С. 114-117.

18. " On Insurance" Law of Ukraine of 07.03.1996 number 85/ 96- BP <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/85/96-vr>.
19. Motor Transport Insurance Bureau of Ukraine [site].http://www.mtsbu.ua/ru/about_us/general/
20. Evaluation of insurers. Motor Transport Insurance Bureau of Ukraine [site]. <http://www.mtsbu.ua/ru/statistics/>
21. European Insurance in Figures. Insurance Europe. Insurance Europe Statistics,46. <http://expres.ua/auto/2016/02/22/174495-vidriznyayetsya-kilkist-avtomobiliv-dushu-naselennya-ukrayini-yes> January 2013.
22. Results of Insurance Companies in 2011. http://nfp.gov.ua/files/OgliadRinkiv/SK/SK_IV_kv_2011.pdf
30. Results of Insurance Companies in 2012. http://nfp.gov.ua/files/OgliadRinkiv/SK/SK_IV_kv_2012.pdf
24. Results of Insurance Companies in 2013. http://nfp.gov.ua/files/OgliadRinkiv/SK/sk_2013.pdf
25. Results of Insurance Companies in 2014. http://nfp.gov.ua/files/sekto/sk_2014.pdf
26. Results of Insurance Companies in 2015. http://nfp.gov.ua/files/DepFinMon/zvitni_dani/sk_2015.pdf
27. How different number of cars per capita in Ukraine and the EU. <http://expres.ua/auto/2016/02/22/174495-vidriznyayetsya-kilkist-avtomobiliv-dushu-naselennya-ukrayini-yes>
28. 7 direct settlement benefits for MTPL customers – new challenges for insurers. Forinshurer: claim settlement. <http://forinsurer.com/news/15/12/10/33297>
29. Direct claims settlement MTPL in Ukraine can be entered in January 2016. Forinshurer: Insurance. <http://forinsurer.com/news/14/11/14/31753>
30. Kamneva, A. V., 2011. Methodical approach for choosing the direction of civil liability insurance of vehicle owners. *Biznesinform*, 4, pp.119-122
31. The provisions of a single centralized database on compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles 09.07.2010 N 566 . <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0691-10/print1389890191796144>
32. Why do bu Polis voluntarily insurance of civil liability. Forinshurer: OSAGO in Ukraine. <http://osago-insurance.com/review/205>
33. Direct compensation for CTP : rules and exceptions. Prostobank.ua: http://www.prostobank.ua/finansovyy_gid/strahovanie
34. The Antimonopoly Committee of Ukraine[site]. <http://www.amc.gov.ua/amku/control/main/uk/index>

Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv. Economics, 2016; 7(184): 14-20

УДК 316.35:330.43

JEL Classification: J16:C51

DOI: <http://dx.doi.org/10.17721/1728-2667.2016/184-7/2>

Н. Кочкіна, канд. екон. наук, доц.,
А. Ставицький, канд. екон. наук, доц.
Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

ГЕНДЕРНІ ЧИННИКИ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ КРАЇНИ

У статті розглянуто вплив гендерної асиметрії на соціально-економічний розвиток країни. Виявлено фактори, які з високою ймовірністю визначають рівень розвитку суспільства. Побудовано економетричні залежності між рівнем ВВП на душу населення за купівельною спроможністю та соціокультурними й гендерними чинниками. На основі регресійного аналізу виділено 9 кластерів країн. Розроблено рекомендації щодо стимулювання економічного зростання країни через згладжування гендерних розривів.

Ключові слова: гендер, гендерна асиметрія, соціально-економічний розвиток країни, соціокультурні чинники за Х.Хофстеді, Gender Gap Index.

Постановка проблеми. Гендерна рівність є важливим компонентом соціально-економічного розвитку країни. Численні дослідження доводять, що гендерний чинник прямо впливає на економічне зростання країни [1]. Це обумовлено в першу чергу зростанням ролі жінок у суспільстві, що знаходить своє відображення у розширенні їх участі у суспільних процесах та бізнесі.

В останні роки частка жінок, задіяних в управлінні компаніями на вищому та середньому рівнях, суттєво зросла. У 2015 році в середньому кожна п'ята жінка у світі обіймала позиції ТОП менеджера. У Латвії цей показник склав 32%, Румунії, Польщі, Угорщині, Болгарії, Литві, Естонії, Україні та Китаю – 18-25%. Найменший відсоток жінок у вищому керівництві бізнесу спостерігався у країнах Середнього Сходу та Північної Африки. Зросла також частка жінок, що є співвласниками бізнесу. Цікаво, що найвищі позиції за цим показником займали Китай (64%), Швеція (53%), Угорщина та Румунія (47%). У Туреччині цей показник склав 25%, у Індії – 11% [2].

Таким чином, збільшення інтелектуальної та вольової активності жінок призводить до підвищення їх конкурентоспроможності на ринку праці, що стимулює вирівнювання гендерної асиметрії. Загалом гендерна рівність сприяє збільшенню людського капіталу та підвищенню продуктивності праці. Добре освічена жінка може приймати участь у більш економічно-вагомій активності та підвищувати конкурентність ринку. З іншого боку, вона розуміє доцільність інвестицій у людський капітал своїх дітей, що формує підґрунтя для подальшого відтворення високоефективних людських ресурсів країни. Таким чином, гендерна рівність виступає вагомим чинником економічного зростання країни.

Однак останнім часом з'являються нові ризики гендерної асиметрії. Суттєві зрушення у сучасних бізнес-

моделях, обумовлені руйнацією звичних методів виробництва, споживання, логістики та маркетингу, змінюють усталені конфігурації ринку праці. В результаті зростають гендерні розриви у традиційно "жіночих" сферах, у той час як можливості зайнятості відкриваються у галузях з зазвичай високою часткою чоловіків. Дані тенденції обумовлюють необхідність врахування гендерного чинника при формуванні соціально-економічних прогнозів розвитку суспільства. Однак, незважаючи на об'єктивну необхідність, гендерний чинник залишається недостатньо дослідженим. Отже метою даної роботи є виявлення взаємозв'язку між показниками гендерної нерівності та економічним зростанням країни.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання гендерної асиметрії останнім часом піднімаються достатньо часто. На регулярній основі виходять звіти щодо гендерних питань. До них можна віднести "The Global Gender Gap Report", що розробляється Всесвітнім економічним форумом. Дане дослідження охоплює 145 країн та розподіляє їх за індексом гендерних розривів (Gender Gap Index). До першої п'ятірки рейтингу входять Ісландія, Норвегія, Фінляндія, Швеція та Ірландія. Україна займає 67 місце [2].

Організація Об'єднаних Націй видає "Human Development Report", у якому розраховуються 2 показники: індекс гендерного розвитку (Gender Development Index) та індекс гендерної нерівності (Gender Inequality Index). За останнім показником очолюють рейтинг 5 країн: Словенія, Швейцарія, Німеччина, Данія та Австрія. Україна посідає 57 місце серед 188 країн світу [3]. Аналогічний індекс по країнах ЄС розраховує Європейський інститут гендерної рівності [4].

Міжнародна організація праці випускає звіт "Women in Business and Management", який містить дані щодо