НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ЦЕНТР ІНДУСТРІАЛЬНИХ
ПРОБЛЕМ РОЗВИТКУ

КАМНЄВА АНАСТАСІЯ ВОЛОДИМИРІВНА

УДК 330:338.246.025.2:368.212

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління
національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Харків – 2011

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Національному аерокосмічному університеті ім. М.Є. Жуковського "ХАІ", Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України.

Науковий керівник: кандидат економічних наук, доцент
Діденко Юлія Юріївна,
Національний аерокосмічний університет
ім. М.Є. Жуковського "ХАІ",
доцент кафедри фінансів.

Офіційні опоненти: доктор економічних наук, професор
Гаманкова Ольга Олексіївна,
Київський національний економічний
університет імені Вадима Гетьмана,
завідувач кафедри страхування;

кандидат економічних наук, доцент
Нечипорук Людмила Володимирівна,
Національний університет
«Юридична академія України
імені Ярослава Мудрого»,
доцент кафедри економічної теорії.

Захист відбудеться «20» січня 2012 р. о 13^{00} годині на засіданні спеціалізованої вченої ради, шифр Д 64.251.01 у Науково-дослідному центрі індустріальних проблем розвитку НАН України за адресою: 61022, м. Харків, площа Свободи, 5, Держпром, 7-й під'їзд, 8-й поверх.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Науково-дослідного центру індустріальних проблем розвитку НАН України за адресою: 61022, м. Харків, площа Свободи, 5, Держпром, 7-й під'їзд, 8-й поверх.

Автореферат розісланий «19» грудня 2011 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради О.М. Красноносова

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Ефективність державного регулювання у сфері страхування багато в чому залежить від створення збалансованої системи страхового захисту на базі раціонального використання можливостей та переваг обов’язкового страхування.

З 2005 року в Україні почав розвиватися новий інститут майнового та фінансового захисту людей – обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів. Незважаючи на значний потенціал обов’язкового страхування автовласників для економічного розвитку країни, забезпечення більш ефективної соціальної політики держави, роль ринку обов’язкового страхування автовласників в Україні на сучасному етапі залишається дуже незначною. Частка обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів у загальному обсязі страхування складає 13 %.

На цей час кількість автотранспортних засобів становить близько 10 млн та має тенденцію до збільшення, що змушує переглянути державне регулювання ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Нерозвиненість інфраструктури, низька правова і економічна культура населення, недостатнє проопрацювання законодавчої бази призводять до значного зростання втрат економіки України. У першу чергу це пряма шкода здоров'ю людей, витрати на лікування й відновлення здоров'я внаслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Це також матеріальний збиток від аварій, пов’язаних з транспортними засобами, так кількість ДТП щороку в середньому складає 45 тис. Таким чином, збитки завдаються як усій економіці та суспільству в цілому, так і кожному з його членів.

Діяльність страхових компаній щодо оцінювання збитків при ДТП, порядку здійснення страхових виплат, тарифної політики в цілому свідчить про недостатній рівень розвитку важелів державного регулювання системи обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів і, таким чином, визначає актуальність теми дисертаційної роботи.

Окремі аспекти організації державного регулювання страхової діяльності й страхування автоцивільної відповідальності перебували в колі наукових інтересів вітчизняних і зарубіжних учених, а саме В. Базилевича, О. Гаманкової, Л. Нечипорук, Л. Орланюк-Малицької, В. Фурмана, Р. Юлдашева та ін.

Однак у наукових працях названих вище та багатьох інших учених не повною мірою розроблені питання щодо збалансованості системи страхування автоцивільної відповідальності, що залежать від адміністративно-територіальних, економічних умов і стану автопарку в Україні. Недостатнє вивчення питань відносин економічного й правового характеру між суб’єктами обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності з урахуванням специфіки українського страхового ринку визначили вибір теми даного дослідження.

Зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційна робота виконана згідно з планом наукових досліджень кафедри фінансів

Національного аерокосмічного університету ім. М.Є. Жуковського "ХАІ". В основу дослідження покладено виконані особисто автором теоретико-методичні й практичні розробки, що є частиною держбюджетної науково-дослідної роботи "Прогнозування фінансово-економічних показників з урахуванням страхування супутніх ризиків" (номер державної реєстрації 0110U006811), в якій автор брав безпосередню участь як виконавець.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є подальший розвиток теоретико-методичних положень і практичних рекомендацій щодо вдосконалення методичного забезпечення державного регулювання ринку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

Для досягнення поставленої мети були розв’язані такі задачі:

- розкрити та доповнити теоретичні аспекти економічної сутності й змісту страхування автоцивільної відповідальності автовласників;
- визначити тенденції та чинники державного регулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів;
- обґрунтувати можливості вдосконалення та функціонування системи державного регулювання обов'язкового страхування автовласників в Україні;
- удосконалити методичний підхід до визначення напрямків розвитку державного регулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів;
- визначити особливості державного регулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів і сформувати організаційне забезпечення поетапного переходу від адміністративного тиску в організації обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів до формування страхових тарифів виходячи зі стану попиту.

Об’єктом дослідження є процес державного регулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

Предметом дослідження є теоретико-методичні та прикладні аспекти щодо державного регулювання страхових тарифів в обов'язковому страхуванні цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

Методи дослідження. Методологічною основою дисертаційної роботи є теоретико-аналітичні методи пізнання, загальнонаукові та спеціальні методи дослідження, методи математичної статистики.

Зокрема для розв’язання поставлених у роботі задач використовували такі методи: логічного та порівняльного аналізу – для дослідження сутності страхування автоцивільної відповідальності, для виявлення спільних і відмітних рис у системі обов'язкового страхування автовласників у різних країнах, при обґрунтуванні пропозицій щодо вдосконалення процесу врегулювання збитків; історичний метод – для вивчення виникнення, формування й розвитку обов'язкового страхування автовласників; аналітичний та абстрактно-логічний – при обґрунтуванні пропозицій щодо удосконалення державного регулювання ринку обов'язкового страхування автовласників; графічний – для наочного зображення динаміки розвитку

обов'язкового страхування автовласників; економіко-статистичний – для характеристики змін у часі показників досліджуваних явищ.

Інформаційною базою дослідження є законодавчі та нормативні акти з питань регулювання страхової діяльності в Україні, матеріали міжнародних, всеукраїнських науково-практичних конференцій, семінарів, джерела статистичної та аналітичної інформації офіційних періодичних видань, звітно-статистичні дані Моторного (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ) та страхових компаній.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в подальшому розвитку теоретико-методичного забезпечення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів й розкривається в таких основних результатах:

набули подальшого розвитку:

- визначення сутності та змісту поняття «страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів», що на відміну від існуючих відбиває характер взаємовідносин суб'єктів ринку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів і дозволяє довести необхідність державного стимулювання розвитку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів;

- аналітичне забезпечення щодо визначення розміру страхового відшкодування, яке на відміну від існуючих базується на моделі розподілу розмірів страхових виплат і виявляє залежність майнової складової базового нетто-платежу від розміру ліміту відповідальності, який підлягає державному регулюванню, що дає можливість кожній страховій компанії згідно з діяльністю розраховувати й встановлювати тарифи з урахуванням інтересів страхувальників і страховиків;

- методичний підхід до визначення напрямків розвитку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, який базується на теоретичному обґрунтуванні їх дієвості з позицій держави та страхових компаній, що дозволяє подолати дисбаланс у страхових відносинах між суб'єктами ринку;

- організаційне забезпечення поетапного переходу від адміністративного регламентування обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів до формування страхових тарифів виходячи з існуючого попиту, відмінність якого полягає у механізмі професійної взаємодії страхувальників і постачальників страхових послуг з дотриманням пріоритету інтересів страхувальників, що дозволяє поєднати якість і ціну страхових послуг;

удосконалено:

- методичний підхід до формування порядку здійснення обов'язкових страхових виплат, який забезпечує охорону прав та інтересів постраждалих у результаті ДТП юридичних і фізичних осіб, відмінністю якого є організація державою конкурентних стосунків між страховими компаніями, що дає змогу поліпшити якість урегулювання страхових випадків й технологію виплат.

Практичне значення одержаних результатів. Сформульовані та обґрунтовані в дисертаційній роботі наукові положення, висновки та пропозиції,

спрямовані на вдосконалення державного регулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів і прискорення розвитку галузі, мають теоретичне і практичне значення й можуть бути використані при визначенні концепції подальшого розвитку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні, а також рекомендовані законодавчим органам влади.

Наукові положення та результати дослідження використовують у навчальному процесі Національного аерокосмічного університету ім. М.Є. Жуковського "ХАІ" при читанні лекцій і проведенні практичних занять з курсів "Страхування" та "Страхові послуги" (довідка № 38-604/1010 від 06.06.2011 р.). Ряд пропозицій реалізовано у діяльності страхової компанії "ІНГО Україна" (довідка № 08/03/11 від 03.03.2011 р.) та враховано в практичній діяльності Головного управління економіки Харківської обласної державної адміністрації (довідка № 47/1 від 14.09.2010 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійною завершеною науковою роботою. Особистий внесок у працях, опублікованих у співавторстві, наведено у списку публікацій.

Апробація результатів дисертації. Основні положення та результати наукового дослідження були обговорені на засіданнях кафедри фінансів Національного аерокосмічного університету ім. М.Є. Жуковського "ХАІ" і проходили апробацію на міжнародних науково-практичних конференціях: "Наукові дослідження і їхнє практичне застосування. Сучасний стан і шляхи розвитку ‘2008" (Одеса, 2008 р.), "Наукові дослідження і їхнє практичне застосування. Сучасний стан і шляхи розвитку ‘2009" (Одеса, 2009 р.), "Управління як фактор економічної рівноваги" (Харків, 2009 р.), "Інтегровані комп’ютерні технології в машинобудуванні" (Харків, 2009 р.), "Перспективні інновації в науці, освіті, виробництві й транспорті ‘2010" (Одеса, 2010 р.), "Сучасні напрямки теоретичних і прикладних досліджень ‘2011" (Одеса, 2011 р.).

Публікації. Основні положення дисертації опубліковано в 15 наукових працях, у тому числі 7 статей у фахових наукових виданнях. Загальний обсяг публікацій становить 3,49 ум.-друк. арк., з яких автору належить 2,94 ум.-друк. арк.

Структура й обсяг дисертації. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, списку використаних джерел і додатків, всього 227 сторінки; містить 27 таблиць та 13 рисунків (з них 2 займає 2 повні сторінки). Обсяг основного тексту дисертації становить 166 сторінок машинописного тексту, містить 17 додатків на 44 сторінках, перелік використаних літературних джерел містить 168 найменувань на 17 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЇ

У вступі обґрунтовано актуальність теми дисертації, проаналізовано сучасний стан проблеми, яка розробляється, визначено мету, об’єкт і предмет дослідження, сформульовано завдання дослідження, відображено наукову новизну та практичне значення одержаних результатів.

У першому розділі – «Теоретичні аспекти державного регулювання страхування цивільної відповідальності автовласників» – на основі аналізу і узагальнення доробку вітчизняних і зарубіжних учених досліджено сутність та зміст обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів; доповнено чинники, що впливають на систему обов'язкового страхування автовласників; проаналізовано етапи розвитку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів; визначено сутність і зміст державного регулювання ринку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

В Україні сфера обов’язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВ) є сферою державного регулювання.

Серед основних причин необхідності державного регулювання ринку ОСЦПВ було виділено такі: боротьба із появою фіктивних страхових компаній (СК), що можуть завдати шкоди як страховій справі, так і майновим інтересам страхувальників; ОСЦПВ підлягає оподаткуванню, що є джерелом доходів державного бюджету й засобом забезпечення соціальної сфери країни; ОСЦПВ є потужним інвестиційним ресурсом.

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є соціально важливою сферою для держави й через те, що зі щорічним збільшенням кількості транспортних засобів відбувається зростання кількості ДТП і потерпілих у них. Сутність ОСЦПВ полягає, таким чином, у тому, що держава надає гарантію одержання відшкодування збитків, нанесених життю, здоров’ю або майну як потенційним постраждалим особам у ДТП, так і автовласникові у випадку, якщо він виявиться в ДТП потерпілою стороною, а також гарантію зняття з автовласника визначеної фінансової відповідальності, якщо він буде винуватцем страхового випадку. Отже, ОСЦПВ балансує різноспрямовані інтереси всіх учасників дорожнього руху і сприяє вирівнюванню відповідальності всіх автовласників.

Таким чином, економічна основа такого виду страхування полягає у тому, що страхова компанія замість отриманої невеликої страхової премії бере на себе (замість особи, що страхується) роль гаранта оплати зобов'язання на користь постраждалої особи.

Аналіз теоретичних основ ОСЦПВ дає змогу доповнити чинники, що впливають на систему ОСЦПВ, виходячи з особливостей нашої країни, зокрема такими: незадовільний стан автомобільних доріг й дорожньої інфраструктури, недотримання населенням правил дорожнього руху, відсутність загальнодоступної статистики про ДТП, монополія держави у регулюванні ринку страхових послуг.

До основних особливостей ОСЦПВ у дисертації віднесені: складний характер фінансових відносин у рамках цього виду страхування; випадковий перерозподіл страхового фонду; облік технічних та експлуатаційних характеристик транспортного засобу, особистих якостей водія; складність процедури визначення збитку страхового випадку у разі ДТП; широке коло учасників страхових відносин при настанні ДТП; відсутність конкретного застрахованого майна або особи.

Виходячи з сучасних тенденцій розвитку, новітніх форм економічного та

правового змісту ОСЦПВ запропоновано таке визначення поняття «страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів» – це система економічних відносин між різними категоріями власників: страховими компаніями, клієнтами та державою, в основі яких лежить організаційна діяльність, в рамках якої страхувальник делегує страховій компанії відшкодування збитку, який він може заподіяти іншим особам і забезпечує собі чи третій особі фінансову стабільність відповідно до страхового полісу.

Аналіз етапів розвитку зарубіжного та вітчизняного досвіду щодо ОСЦПВ дозволив зробити висновок, що в Україні відпрацьовуються шляхи правових й майнових відносин автовласників між собою, державою та СК з урахуванням досвіду європейських країн, де цей вид страхування діє майже століття. На основі практики закордонних країн виявлено, що підвищення відповідальності за порушення Правил дорожнього руху є досить ефективним стимулом для автовласників і приводить до зниження аварійності. Тому запровадження нових збільшених штрафів в Україні, зокрема за відсутність поліса з ОСЦПВ, є позитивним моментом.

При визначенні сутності й змісту державного регулювання ринку ОСЦПВ було виявлено, що на етапі його становлення державне регулювання має важливе значення, тому що забезпечує його стабільне функціонування з урахуванням значущості в процесі суспільного відтворення. Обґрунтовано необхідність державного регулювання ОСЦПВ в Україні для нинішнього етапу розвитку ОСЦПВ. Зміст державного регулювання ОСЦПВ визначається наявністю інструментів, якими володіє держава щодо здійснення регулюючого впливу, тому їх дія має відповідати поставленим цілям (рис. 1).

Так, регулювання ОСЦПВ з боку держави спрямовано на реалізацію сучасної мети суспільного ладу – стабілізацію економіки держави за допомогою організаційного, юридичного, фінансового та мотиваційного впливу на суб'єктів ОСЦПВ.

У другому розділі – «Стан і тенденції розвитку державного регулювання обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні» – проведено комплексний аналіз розвитку ринку ОСЦПВ; узагальнено діючу практику державного регулювання ОСЦПВ.

За останні роки в Україні спостерігається стійке зростання кількості транспортних засобів. У 2007 році автомобільний парк становив 6,5 млн легкових автомобілів, що належать фізичним особам, у 2008 році – 7,9 млн, у 2009 році – 9,2 млн, у 2010 році – 10,2 млн.

Дані табл. 1 свідчать про те, що з кожним роком збільшується кількість виданих полісів, але з урахуванням кількості транспортних засобів видно, що ринок ОСЦПВ охоплено не повністю.

Сьогодні страхові компанії, як видно з табл. 1, збирають значні премії у той час, коли рівень оплачених збитків невисокий. Останнім часом спостерігається тенденція виходу СК з ринку, зростання страхових виплат, використання транспортних засобів не в місцях реєстрації, а в місцях, де більша аварійність.

Рис.1. Цілі державного регулювання ринку обов’язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

Таблиця 1

Динаміка здійснення ОСЦПВ страховиками-членами МТСБУ

Показники	Роки					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Кількість виданих полісів, шт.	2233942	2503718	4318536	6718872	7127776	8144340
Темп зростання кількості виданих полісів	-	1,12	1,93	3,01	3,19	3,65
Сума премій, млн грн	417,1	443,71	797,43	1277,16	1344,33	1713,19
Страхові виплати, млн грн	33,1	105,69	194,55	448,03	585,96	752,25
Темп приросту премій порівняно з попереднім періодом, %	-	6	80	60	5	27
Темп приросту виплат порівняно з попереднім періодом, %	-	219	84	130	31	28
Рівень виплат, % (ряд. 4/ряд. 3*100 %)	7,9	23,82	24,40	35,08	43,59	43,91

Динаміка зміни рівня страхових виплат показує істотне підвищення рівня збитковості ОСЦПВ за час його дії в Україні, але повністю СК її не відчувають через подальше збільшення продажу полісів. Було зроблено висновок, що у майбутньому ОСЦПВ будуть займатися лише найбільші страхові компанії.

Проведений аналіз лімітів відповідальності з ОСЦПВ виявив, що частки виплат, яка припадає на відшкодування шкоди життю і здоров'ю третьої особи, не вистачає на комплексне лікування потерпілих у ДТП, що вимагає серйозного дороблення нормативної бази в цій частині. У роботі запропоновано зафіксувати на законодавчому рівні мінімальну суму виплат зі збитку, нанесеному життю і здоров'ю, й прописати в законі України "Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" суму компенсації у випадку смерті постраждалого.

Аналіз лімітів відповідальності також доводить необхідність їх підвищення, але не для всіх СК однаково у зв’язку з їх фінансовими можливостями. Надалі ефективність ОСЦПВ і відповідно виплати з відшкодування шкоди життю і здоров'ю будуть зумовлені можливістю надання допомоги в системі обов'язкового медичного страхування, що в Україні перебуває в стадії розроблення законопроектів, та переходом до формування страхових тарифів виходячи зі стану попиту.

Динаміка аварійності в Україні свідчить про те, що поширеними видами автопригод залишаються наїзд на пішохода та зіткнення транспортних засобів. Кількість ДТП на дорогах України щорічно зростає, і така тенденція зберігається протягом багатьох років, що призводить до збільшення кількості звертань у Державтоінспекцію. Починаючи з 2002 року в Україні спостерігалась тенденція до збільшення кількості ДТП з потерпілими – з 34,5 тис. у 2002 році і до 63,5 тис. у 2007 році (зростання на 46 %), у 2008 році – 51 тис., у 2009 році – близько 37 тис.,

у 2010 році – 45 тис. Причина такого стану речей приховується і в існуючій системі розгляду адміністративних справ за порушення Правил дорожнього руху, яка не забезпечує неминучості покарання. Все це призводить до того, що справи розглядаються довго і питання оформлення ДТП, що являють основу для проведення страхових виплат, пророблені на цей час недостатньо.

При вивченні іноземного та вітчизняного досвіду щодо діючих принципів відшкодування шкоди потерпілим особам, нанесеного в результаті ДТП, які зараз мають ряд проблем, та аналізу динаміки аварійності в Україні було удосконалено методичний підхід до формування порядку здійснення обов'язкових страхових виплат потерпілим як засіб підвищення ефективності ринку ОСЦПВ (рис. 2).

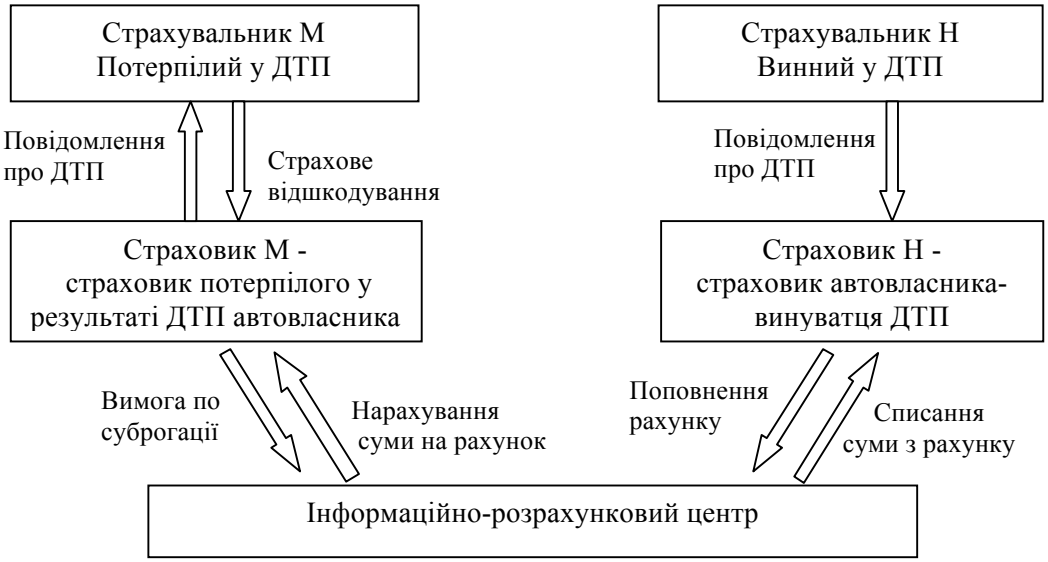

Рис. 2. Організаційна складова державного регулювання щодо виплат ринку ОСЦПВ

Такий підхід вирішує ряд проблем, що є у діючої системи відшкодування збитків: одержання потерпілим страхового відшкодування від своєї СК; скорочення термінів урегулювання страхових випадків з ОСЦПВ; швидке оформлення документів на місці ДТП; створення єдиних умов конкуренції між СК; зниження витрат СК на ведення справи; стимулювання незалежності й об'єктивності експертизи збитку; зменшення кількості судових розглядів; зацікавленість СК у збереженні та розширенні клієнтської бази.

У ході дослідження функціонування систем бонус-малус, що є основою тарифної політики в забезпеченні безпеки дорожнього руху, виявлено, що система бонус-малус, яка діє в Україні, запозичена з практики Західної Європи та дотепер не адаптована в Україні. На основі узагальнення української практики та з урахуванням міжнародного досвіду щодо системи бонус-малус доведено необхідність її перегляду. З метою поліпшення фінансових результатів страхових компаній і клієнтів і розвитку більш справедливих умов страхування було запропоновано таке.

Для того, щоб автовласники мали можливість одержувати знижки за

безаварійну їзду, навіть після купівлі нової машини, запропоновано прив'язати історію страхових випадків до водія, а не до транспортного засобу.

Щоб система бонус-малус стала більш лояльною, необхідно збільшити кількість бонусних класів з одночасним щорічним збільшенням базової страхової премії та пов’язати їх не тільки з кількістю виплат, але й із сумарною величиною цих виплат за весь період страхування.

Для розв’язання питання, пов'язаного із приховуванням фактів ДТП, запропоновано тимчасово застосовувати підвищувальний коефіцієнт до страхової премії, доки не створена повноцінна інформаційна база даних з ДТП.

Щоб дозволити страхувальнику уникати збільшення коефіцієнта бонус-малус, пропонується надати на законних підставах водію можливість вибирати – заплатити самому у випадку ДТП, якщо сума збитку не перевищує середньої страхової виплати по Україні, або дати можливість зробити це страховій компанії.

З метою заохочення соціально відповідальних водіїв запропоновано ввести додатковий підвищувальний коефіцієнт для водіїв-новачків і зменшувати суму страхового внеску за безаварійну їзду.

При визначенні недоліків ОСЦПВ виявлено, що введення ОСЦПВ в Україні призвело до зростання страхового шахрайства. На ОСЦПВ припадає понад 30 % від загальної кількості злочинів пов’язаних з моторно-транспортним страхуванням. Цілком усунути шахрайство зі страхування, як і з будь-якої іншої економічної сфери, неможливо. Однак, вживаючи спеціальних заходів, його можна тримати під контролем, мінімізувати збиток, запобігти значній кількості кримінальних проявів. У зв’язку з цим запропоновано шляхи боротьби з ним.

У третьому розділі – «Методичне забезпечення державного регулювання ринку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» – розроблено методичний підхід до визначення напрямків розвитку ОСЦПВ; запропоновано методичний підхід щодо розвитку ОСЦПВ за допомогою економіко-математичного моделювання та обґрунтовано організаційне забезпечення поетапного переходу від адміністративного регламентування ОСЦПВ до формування страхових тарифів виходячи зі стану попиту.

У сучасній практиці ОСЦПВ багато невирішених проблем, проте існує необхідність розв’язання першочергових, щоб поетапно привести ринок ОСЦПВ до такого рівня, при якому стане можливим привести у відповідність якість і ціну страхових послуг.

Методичний підхід до визначення напрямків розвитку ОСЦПВ і доцільність їх забезпечення в Україні можна подати у вигляді послідовних стадій, які показані на рис. 3.

З урахуванням того, що в даний момент в Україні існує проблема щодо достатності розміру страхового відшкодування, була запропонована модель розподілу розмірів збитку, яка базується на результатах страхових виплат, дозволяє виявити залежність майнової складової базового нетто-платежу від розміру ліміту відповідальності, виступає одним з інструментів при розгляді питання про зміну страхових тарифів (табл. 2).

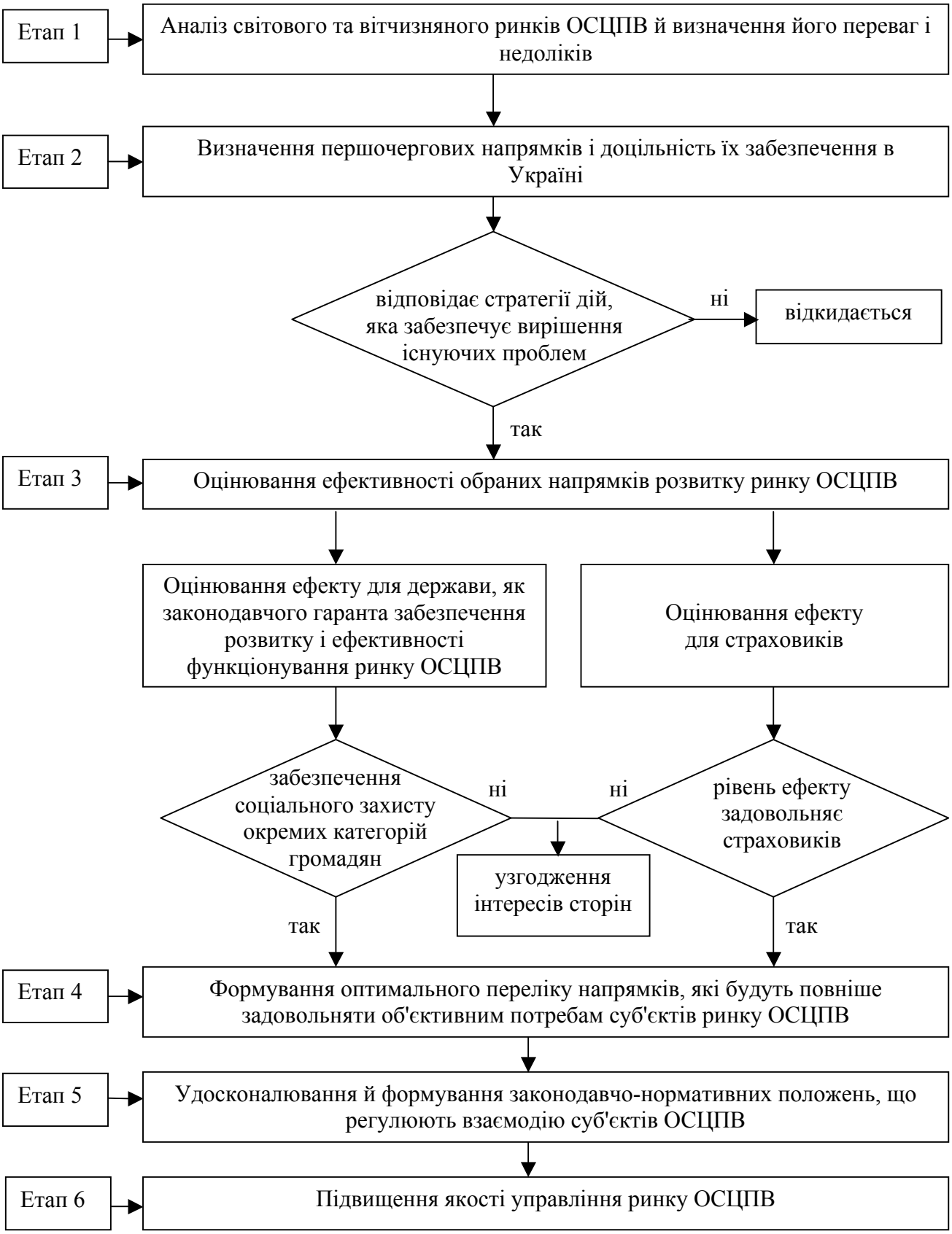

Рис. 3. Порядок підвищення якості управління ринку ОСЦПВ

Моделювання розподілу розмірів майнових позовів базується на закономірностях розподілу страхових виплат за майновими позовами, що

спостерігаються протягом декількох років. Значення деяких характеристик, що дозволяють оцінити параметри логнормального розподілу, екстраполюються на майбутнє і використовуються при побудові моделі. Наявність задовільної моделі розподілу майнових позовів дозволяє провести необхідні розрахунки при зміні правил страхових компенсацій за майновими позовами.

Таблиця 2

Модель розподілу розмірів майнових виплат, яка апроксимується логнормальним розподілом

Етап	Порядок розрахунку
1. Розраховується базовий нетто-платіж (БНП) за існуючою методикою	$БНП = \sum_{k=1}^{4} П_k$, де к – страхова подія, що полягає в нанесенні збитку за конкретним ризиком R_k (майновим ризиком, ризиком травми, інвалідності й смерті), k = 1,…,4; $П_к$ – складова страхового БНП, що відповідає ризику R_k
2. Проводиться моделювання розподілу розміру майнового збитку на підставі даних конкретної страхової компанії	$\begin{cases} \int_a^b f(x;\alpha;\beta)dx=d, \\ \int_c^d f(x;\alpha;\beta)dx=h , \end{cases}$ де x – випадкова величина, що описує розмір страхової виплати за ризиком R_1; α – параметр масштабу; β – параметр форми; [a, b] – діапазон страхових виплат, за яких спостерігається протягом ряду років певна стабільність частоти страхових виплат; [c, d] – діапазон страхових виплат, розміри яких перевищують ліміт відповідальності страховика; d – ймовірність попадання розмірів майнових виплат у діапазон [a, b]; h – ймовірність попадання розмірів майнових виплат у діапазон [c, d].
3. Проводиться розрахунок та досліджується залежність майнової складової БНП при зміні лімітів відповідальності	$П_1 = E(X^{(1)}) + \frac{\sqrt{V(X^{(1)})}}{\sqrt{n}} F^{-1}(\gamma)$, де $E(X^{(1)})$ – середнє значення страхової виплати за майновим ризиком; $V(X^{(1)})$ – дисперсія страхової виплати за майновим ризиком; n – кількість договорів страхування; $F^{-1}(\gamma)$ – γ- квантиль нормального розподілу

Параметри розподілу змінюються з часом, тому при побудові прогнозних оцінок як значень параметрів обирають значення, що відбивають динаміку найбільш стабільних у часі характеристик розподілу майнових виплат: частота середніх за величиною страхових виплат за майновими позовами та частота майнових виплат, розміри яких перевищують установлений законом ліміт відповідальності страховика на одного потерпілого.

Знання закону розподілу розмірів майнових позовів дозволяє розрахувати середнє значення і середньоквадратичне відхилення розмірів виплат при зміні лімітів відповідальності, а ці характеристики, у свою чергу, використовують при розрахунку майнової складової базового нетто-платежу.

Наведемо результати проведеного дослідження розподілу розмірів майнових виплат на прикладі СК, яка має типові показники щодо проведення ОСЦПВ.

У табл. 3 наведено середнє значення і середньоквадратичне відхилення розмірів майнових виплат, а також відповідне значення майнової складової базового нетто-платежу при різних значеннях ліміту відповідальності.

Таблиця 3

Результати моделювання розміру майнової складової базового нетто-платежу

Ліміт відповідальності за майновими позовами, грн	Середнє значення майнових виплат, грн	Середнє квадратичне відхилення майнових виплат, грн	Розмір майнової складової базового нетто-платежу, грн
25500	7914	7408	128,44
26500	7989	7588	129,72
27500	8059	7761	130,93
28500	8124	7927	132,05
29000	8156	8008	132,60
32000	8325	7168	134,73
34000	8424	8747	137,26
34500	8446	8814	137,64
35000	8469	8880	138,05
40000	8662	9488	141,47
50000	8934	1046	142,05

Отже, ліміт відповідальності за майновими позовами для СК можна було збільшити до значення 34500 грн без зміни майнової складової базового нетто-платежу, що дорівнює 137,79 грн. Подальше збільшення ліміту відповідальності мало б супроводжуватися зростанням базового нетто-платежу. Так, при збільшенні ліміту відповідальності до 40 000 грн базовий нетто-платіж має вирости на 2,67 %, при збільшенні до 50 000 грн – на 3,09 %.

Отримані результати моделювання відбивають нинішній стан на ринку ОСЦПВ, а також існуючі тенденції, пов'язані з можливими змінами на цьому ринку. Але збільшення лімітів відповідальності за майновим ризиком в 2010 році в два рази для всього ринку вважаємо необгрунтованим з огляду на отримані результати. Ґрунтуючись на результатах проведеного моделювання, можна зробити висновок, що ліміти відповідальності за майновим ризиком потрібно змінювати для кожної СК окремо, адже в МТСБУ входить близько 90 компаній, різних як за своєю вагою на ринку, так і за можливостями, цілями та задачами.

На цей час розвиток страхового ринку в Україні досить жорстко регламентується з боку держави законодавчими та нормативними актами, Уповноваженим органом державного нагляду за страховою діяльністю, внутрішніми документами СК, вимогами ліцензування. Рішення про розмір базового платежу та

коригуючих коефіцієнтів приймає Державна комісія з регулювання ринків фінансових послуг. Свобода СК обмежується мінімальним і максимальним значенням коригуючих коефіцієнтів до страхових платежів за договорами ОСЦПВ на території України. За існуючими умовами здійснення ОСЦПВ страхові компанії України мають проблеми через те, що, з одного боку, росте аварійність, а з іншого – держава, турбуючись про своїх громадян, нерідко встановлює необґрунтовано низькі тарифи. Однак практика застосування закону вже внесла відповідні корективи, тому вважаємо, що ОСЦПВ у подальшому необхідно реформувати шляхом передачі функцій зі встановлення тарифів з ОСЦПВ саморегульованій організації учасників ринку до ринкового формування страхових тарифів. Це дозволить зробити рівень наданих послуг набагато вище, тому що в страхових компаніях з'явиться стимул працювати з максимальною віддачею.

З огляду на європейські країни, в яких тарифи встановлюються учасниками ринку, та на ринок ОСЦПВ України зроблено висновок, що для України перехід на ринковий механізм установлення тарифів неминучий, але на це потрібно багато часу.

У роботі розроблено підхід до організації поетапного переходу від адміністративного регламентування ОСЦПВ до формування страхових тарифів виходячи з існуючого попиту, що дасть змогу звести регулюючий вплив держави до функції контролю та створити надійний страховий ринок, на якому залишаться компанії, здатні запропонувати автовласникам найбільш привабливі умови страхування (рис. 4).

У рамках першого етапу вирішуються проблеми, пов'язані з удосконаленням роботи СК на ринку ОСЦПВ, що сприяє підвищенню якості послуг і довіри у населення до цього виду страхування. Другий етап передбачає вдосконалення державного регулювання ринку ОСЦПВ шляхом удосконалення механізму розрахунків між суб'єктами ОСЦПВ і гарантійних функцій МТСБУ, що в цілому дозволить урахувати інтереси громадян, СК і держави й, таким чином, підвищити надійність ОСЦПВ. Третій етап передбачає перегляд існуючих моделей розрахунку страхових тарифів з ОСЦПВ і встановлення актуарних стандартів на основі статистики, що обновляється, динаміки збитковості з урахуванням інфляційних процесів, рівня споживацьких цін, платоспроможності населення, рівня заробітної плати, диференціації рівнів життя та інших економічних показників. На четвертому етапі запропоновано комбіноване регулювання діяльності ОСЦПВ, де держава встановлює перелік єдиних послуг і відповідний розмір страхової премії, а СК можуть надавати додаткові послуги за певну плату, що дасть змогу конкурувати СК, одночасно не даючи їм можливості демпінгувати і необґрунтовано ризикувати. П'ятий етап передбачає надання СК права самим установлювати ціни з ОСЦПВ виходячи із власних тарифних розрахунків, що приведе до збільшення конкуренції серед СК, рентабельності СК; поліпшення якості страхових продуктів; зниження тарифів, що, безумовно, вигідно для споживача й, таким чином, сприятиме підвищенню добробуту населення і стійкому економічному зростанню країни.

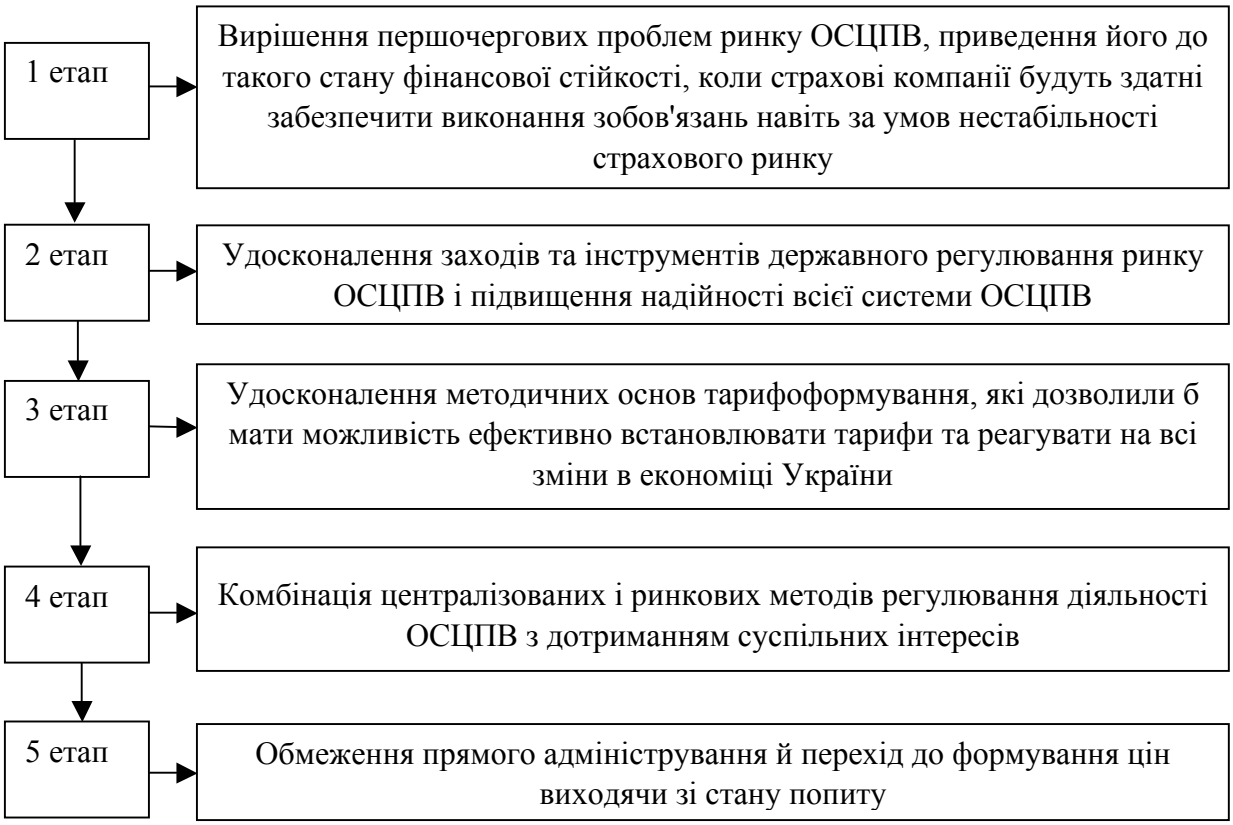

Рис.4. Схема поетапного переходу від адміністрування ринку ОСЦПВ до формування страхових тарифів виходячи зі стану попиту

Запропоновані напрями розвитку ОСЦПВ, що стосуються вдосконалення регулювання цього виду страхування на макроекономічному рівні, поліпшення взаємодії СК на регіональному рівні, у сукупності можуть урахувати інтереси всіх суб’єктів ОСЦПВ і дозволяють підвищити ефективність ОСЦПВ.

ВИСНОВКИ

Наукові та практичні результати виконаного дослідження в сукупності вирішують важливе науково-практичне завдання – удосконалення теоретичних аспектів і методичного забезпечення державного регулювання ринку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

Отримані наукові результати дають можливість зробити такі висновки:

1. Дослідження ключових етапів розвитку поняття «страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів» в комплексі із логікою та закономірностями суспільного розвитку дозволило визначити його як систему економічних відносин між різними категоріями власників: страховими компаніями, клієнтами та державою, в основі яких лежить організаційна діяльність, у рамках якої страхувальник делегує страховій компанії відшкодування збитку, який він може заподіяти іншим особам і забезпечує собі чи третій особі фінансову стабільність відповідно до страхового полісу. Дотримання такого підходу на практиці дозволить, з одного боку, забезпечити надійні гарантії компенсації шкоди, нанесеної життю,

здоров'ю або майну громадян, а з іншого боку, звільнити державу від витрат на відшкодування цих збитків, а також істотно вплинути на зміцнення фінансової системи держави.

2. Виникає об’єктивна необхідність у суттєвому переосмисленні принципів та положень до технології виплат потерпілим від автомобільних аварій через те, що існуючі дотепер методи відшкодування юридичним чи фізичним особам матеріального збитку, нанесеного в результаті ДТП, не забезпечують повною мірою охорону прав та інтересів постраждалих громадян й організацій. Для вирішення означеної проблеми в роботі запропоновано методичний підхід, який дозволяє спростити та прискорити процес врегулювання збитків і виплат страхового відшкодування, що привносить елемент конкуренції між страховими компаніями за кращу якість урегулювання страхових випадків. Головна і незаперечна перевага цієї системи перед діючою системою відшкодування збитку полягає в тому, що виплату потерпілий одержує від своєї СК, а не від СК винуватця ДТП.

3. Здійснений у дисертації аналіз рівня ліміту відповідальності страховика показав, що проблема достатності страхового відшкодування, а разом з тим й достатності розмірів лімітів відповідальності є дуже актуальною як для СК, так і для страхувальників. Розроблена в дисертації економіко-математична модель розподілу розмірів збитку, що базується на результатах страхових виплат, дозволила виявити залежність майнової складової базового нетто-платежу від розміру ліміту відповідальності й необхідність градації розміру ліміту згідно з можливостями СК. Практичне впровадження СК запропонованої моделі для проведення актуарних розрахунків в автострахуванні дозволить досить точно вести аналіз страхової діяльності й конкурентоспроможну тарифну політику, що у подальшому дасть змогу переходу до ринкового механізму встановлення страхових тарифів та наблизити національну систему страхування ОСЦПВ до європейського рівня.

4. Розроблений методичний підхід до визначення напрямків розвитку ОСЦПВ дозволяє сформувати оптимальний перелік напрямків його розвитку, підвищити якість управління ОСЦПВ і на цій основі забезпечити підвищення рівня соціальної та матеріальної захищеності населення при збільшенні відповідальності СК у цілому при ефективному використанні ресурсів у сфері страхування. Запропонований підхід ураховує світовий досвід та ефективність впроваджень для всіх суб'єктів ринку й забезпечує тісне співробітництво СК та держави. Все перелічене сприятиме вдосконаленню вже усталених підходів щодо подолання зазначених проблем в ОСЦПВ, які використовують в Україні.

5. У ході узагальнення особливостей організації державного регулювання ринку ОСЦПВ виявлено, що законодавче встановлення тарифів не відповідає умовам ринку й ринок поступово переходить до вільних тарифів. На цей час недоцільною є відмова від адміністрування відносин на ринку ОСЦПВ через те, що на ринку України працює занадто велика кількість дрібних страхових компаній і СК з нестійким фінансовим становищем. У зв'язку із цим перехід до вільного формування цін з ОСЦПВ у кожному разі має бути поступовим і обережним, а також обов'язковим з деякої часткою контролю з боку держави. Запропонований

підхід до організації поетапного переходу від адміністративного регламентування ОСЦПВ до формування страхових тарифів виходячи з існуючого попиту дозволяє створити надійний страховий ринок, на якому будуть поєднуватися якість і ціна страхових послуг.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у фахових наукових виданнях

1. Камнєва А.В. Актуальні тенденції обов'язкового страхування відповідальності автовласників в Україні / А.В. Камнєва // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. пр. – Вип. 243: В 4 т. – Т. 11. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2008. – С. 352–358.

2. Камнєва А.В. Основи організації інноваційно-інвестиційної діяльності в страхових компаніях / А.В. Камнєва, Ю.Ю. Діденко // Економіка: проблеми теорії та практики: зб. наук. пр. – Вип. 240: В 5 т. – Т.V. – Дніпропетровськ: ДНУ, 2008. – С. 1196–1203.

Особистий внесок: проаналізовано страховий бізнес в Україні та запропоновано подальші напрямки його розвитку шляхом інноваційно-інвестиційної діяльності в страхових компаніях.

3. Камнєва А.В. Механізм прямого відшкодування шкоди потерпілим як засіб підвищення ефективності ринку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів / А.В. Камнєва, Ю.Ю. Діденко // Вісник ХНУ ім. В.Н. Каразіна. – Економічна серія № 851. – 2009. – С. 170–175.

Особистий внесок: автором виявлено найбільш важливі проблеми для страхувальників та досліджено нові підходи до їх вирішення для розвитку ринку ОСЦПВ.

4. Камнєва А.В. Аналіз зміни майнової складової базового нетто-платежу при збільшенні лімітів відповідальності страховика / А.В. Камнєва // Економічний простір: зб. наук. пр. – № 34. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2010. – С. 33–42.

5. Камнєва А.В. Проблема страхового шахрайства в Україні / А.В. Камнєва // Економічний простір: зб. наук. пр. – № 39 – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2010. – С. 49–57.

6. Камнева А.В. Методический подход по выбору направления развития страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств / А.В. Камнева // Бизнес Информ. – 2011. – № 3. – С. 119–122.

7. Камнєва А.В. Організація державного регулювання ринку обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласників / А.В. Камнєва // Економічний простір: зб. наук. пр. – Дніпропетровськ: ПДАБА. – 2011. – № 48/2. – С. 88–93.

Матеріали конференцій

8. Камнєва А.В. Український страховий ринок в умовах конкурентної боротьби / А.В. Камнєва // Міжнародна науково-технічна конференція «Інтегровані комп'ютерні технології в машинобудуванні ІКТМ – 2008»: Тези доповідей. Т. 3. –

Х.: Нац. аерокосм. ун-т ім. М.Є. Жуковського „Харківський авіаційний інститут”, 2008. – С. 61.

9. Камнєва А.В. Сучасний стан, розвиток і проблеми страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні / А.В. Камнєва, Ю.Ю. Діденко // Тези доповідей міжнар. наук.-практ. конф. "Наукові дослідження та їх практичне застосування. Сучасний стан і шляхи розвитку‘2008". Т. 5. Економіка. – Одеса, 1-15 жовтня 2008. – С. 73–77.

Особистий внесок: проведено дослідження та визначено головні економічні, організаційно-правові причини недостатнього розвитку страхування.

10. Камнєва А.В. Аналіз ринку послуг зі страхування цивільно-правової відповідальності / А.В. Камнєва // Вчені записки Харківського інституту управління: Сер. Наука і практика управління. – Вип. 26. – Х.: ХІУ, 2009. – С.71-74.

11. Камнєва А.В. Ринок обов’язкового страхування відповідальності власників автотранспортних засобів в умовах фінансової кризи / А.В. Камнєва // Тези доповідей міжнар. наук.-практ. конф. "Наукові дослідження та їх практичне застосування. Сучасний стан і шляхи розвитку ‘2009". – Т. 9. Економіка. – Одеса, 1–17 грудня 2009. – С. 25 – 27.

12. Камнєва А.В. Аналіз рівня ліміту відповідальності в обов’язковому страхуванні цивільної відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВ) / А.В. Камнєва // Тези доповідей між нар. наук.-техн. конф. «Інтегровані комп’ютерні технології в машинобудуванні ІКТМ – 2009». – Х.: Нац. аерокосм. ун-т ім. М.Є. Жуковського „Харківський авіаційний інститут”, – 2009. – С. 12.

13. Камнева А.В. Влияние увеличения лимита ответственности страховщика на составляющую страхового тарифа / А.В. Камнева // Управление как фактор экономического равновесия: материалы конф. молодых ученых кафедры менеджмента. – Х., 2 декабря 2009 г. – Нар.укр.акад. – Х.: Изд-во НУА, 2009. – С. 51–56.

14. Камнєва А.В. Системи бонус-малус в обов’язковому автомобільному страхуванні як основа тарифної політики в забезпеченні безпеки дорожнього руху / А.В. Камнєва // Тези доповідей міжнар. наук.-практ. конф. «Перспективні інновації в науці, освіті, виробництві й транспорті ‘2010». – Т. 18. Економіка. – Одеса, 21–30 червня 2010. – С. 29–32.

15. Камнєва А.В. Особливості державного регулювання ринку обов’язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів / А.В. Камнєва // Тези доповідей міжнар. наук.-практ. конф. "Сучасні напрямки теоретичних і прикладних досліджень ‘2011". – Одеса, 15–28 березня 2011. – С. 68–70.

АНОТАЦІЯ

Камнєва А.В. Державне регулювання ринку обов’язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. –

Науково-дослідний центр індустріальних проблем розвитку НАН України, Харків, 2011.

Дисертацію присвячено вирішенню науково-прикладної задачі – подальшому розвитку теоретико-методичних положень щодо визначення пріоритетів і механізму державного регулювання ринку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Досліджено сутність і зміст категорії страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів і державне регулювання ринку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Проведено комплексний аналіз стану та тенденцій розвитку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Запропоновано методичний підхід до визначення найбільш доцільних напрямків розвитку обов'язкового страхування автовласників, а також розроблено аналітичний підхід до визначення розміру збитку, що базується на моделі розподілу розмірів страхових виплат. Це дає можливість кожній страховій компанії згідно зі своєю діяльністю розраховувати й встановлювати тарифи з урахуванням інтересів страхувальників і страховиків. Обґрунтовано організаційне забезпечення поетапного переходу від адміністративного регламентування обов'язкового страхування автовласників до формування страхових тарифів виходячи зі стану попиту.

Ключові слова: державне регулювання, обов’язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, ліміти відповідальності, страховий тариф.

АННОТАЦИЯ

Камнева А.В. Государственное регулирование рынка обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. – Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.03 – экономика и управление национальным хозяйством. – Научно-исследовательский центр индустриальных проблем развития НАН Украины, Харьков, 2011.

Диссертация посвящена теоретическому обоснованию и разработке методических рекомендаций по государственному регулированию рынка обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В диссертации раскрыты и дополнены теоретические аспекты экономического содержания и сущности обязательного страхования автогражданской ответственности. Проведен анализ развития рынка обязательного страхования автовладельцев, на основании которого были выявлены дальнейшие тенденции его развития в условиях рыночных преобразований и сформулированы выводы по наиболее проблемным вопросам – лимитам ответственности, системы бонус-малус, механизма возмещения ущерба, которые должны быть решены как со стороны государства, так и страховых компаний для развития конкурентоспособного

страхового рынка Украины.

Предложенная модель распределения размеров убытка, базирующаяся на результатах страховых выплат, является одним из дальнейших путей усовершенствования рынка обязательного страхования автовладельцев для перехода к рыночному механизму формирования тарифов.

Обосновано организационное обеспечение поэтапного перехода от административного регламентирования обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств к формированию страховых тарифов в зависимости от состояния спроса, который позволяет создать надежный страховой рынок, где останутся компании, способные предложить автовладельцам наиболее привлекательные условия и качественный сервис.

Дальнейшее развитие получили рекомендации по обоснованию приоритетных направлений развития страхования гражданской ответственности автовладельцев, которые позволят повысить качество управления страхованием и на этой основе обеспечить повышение уровня социальной и материальной защищенности населения при увеличении ответственности страховых компаний в целом.

Ключевые слова: государственное регулирование, обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, лимиты ответственности, страховой тариф.

SUMMARY

Kamneva A.V. State regulation of the obligatory insurance of vehicle owners' civil liability. - Manuscript.

Dissertation for the Candidate's Degree in Economic Sciences (Ph.D. in Economics) on speciality 08.00.03 - Economics and Management of National Economy. - Industrial Problems Research Centre of NAS Development of Ukraine, Kharkov, 2011.

The dissertation covers the scientifically-applied problem of further development of theoretical and methodological entities and practical recommendations to the identification of priorities and the mechanism of state market regulation of obligatory insurance of vehicle owners' civil liability. In the dissertation the essence and content of category of civil liability insurance of automobile owners and state regulation of the market obligatory insurance of vehicle owners' civil liability have been investigated. The complex analysis of the state and tendencies of obligatory insurance development of vehicle owners' civil liability has been carried out. The methodical approach to substantiation of most expedient directions of obligatory insurance development of vehicle owners' civil liability has been proposed and developed. The developed model of distributing the extent of damage based on the results of insurance payments enables every insurance company to calculate and establish adequate tariffs which will satisfy both insurers and insurants according to their activity. The organizational maintenance of stage-by-stage transition from the administrative regulation of obligatory insurance of vehicle owner's civil liability to the formation of insurance tariffs, on the basis of the demand state has been proved.

Keywords: state regulation, obligatory insurance of vehicle owners' civil liability, responsibility limits, insurance tariff.

КАМНЄВА АНАСТАСІЯ ВОЛОДИМИРІВНА

ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ РИНКУ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Спеціальність 08.00.03 – економіка та управління
національним господарством

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Підписано до друку 16.12.2011 р. Формат 60×90/16.
Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум.-друк. арк. Друк різограф.
Наклад 100 прим. Зам. № 207.

Надруковано у центрі оперативної поліграфії ТОВ «Рейтинг»
61022, Україна, м. Харків, вул. Сумська, 37,
т. (057) 700-53-51, 714-34-26, 771-00-92, 771-00-96