

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ОЛЕСЯ ГОНЧАРА

Бовсуновська Ганна Сергіївна

УДК 368.212:629.33

РОЗВИТОК РИНКУ АВТОТРАНСПОРТНОГО
СТРАХУВАННЯ УКРАЇНИ

08.00.08 – гроші, фінанси і кредит
дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук

Науковий керівник
Грабчук
Оксана Миколаївна,
доктор економічних наук,
доцент

Дніпропетровськ – 2015

ЗМІСТ

	стор.
ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ РИНКУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ УКРАЇНИ.....	11
1. 1. Зміст і форми автотранспортного страхування.....	11
1. 2. Фінансовий механізм автотранспортного страхування.....	29
1. 3. Суб'єкт-об'єктні відносини у автотранспортному страхуванні.....	42
Висновки за розділом 1	56
РОЗДІЛ 2. СУЧАСНІ ПАРАМЕТРИ РОЗВИТКУ РИНКУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ УКРАЇНИ.....	58
2. 1. Основні тенденції розвитку автотранспортного страхування України.....	58
2. 2. Оцінка рівня невизначеності розвитку автотранспортного страхування.....	79
2. 3. Фінансова безпека страхового ринку України.....	93
Висновки за розділом 2	109
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ РИНКУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ УКРАЇНИ.....	112
3. 1. Методичне забезпечення оцінки фінансової безпеки страхового ринку.....	112
3. 2. Специфічні прояви загроз на ринку автотранспортного страхування та заходи їх подолання.....	125
3. 3. Фінансова політика розвитку ринку автотранспортного страхування України.....	139
Висновки за розділом 3	153
ВИСНОВКИ	155
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	159
ДОДАТКИ	184

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Стратегія розвитку економічної науки на фоні динамічних реалій сучасного економічного життя визначає необхідність дослідження теоретико-методологічної основи розвитку ринку автотранспортного страхування. Страховий ринок України переживає нині період дестабілізації, пов'язаний із поглибленням фінансово-економічної рецесії. Показники діяльності великої кількості страхових компаній є мінливими, а ринок у цілому волатильний. Унаслідок зростання нестабільності страхового ринку розробка ефективного механізму регулювання його розвитку, а також оцінка рівня фінансової безпеки, зокрема досліджуваного виду діяльності, досить ускладнені. При цьому завдання досягнення фінансової безпеки в умовах швидкої змінності економічного середовища, його неоднорідності й невизначеності є нагальним та актуальним. Зазначене безпосередньо стосується окремих сегментів страхового ринку, зокрема автотранспортного страхування, оскільки зазнають найбільшого впливу від негативних зовнішніх та внутрішніх небезпек й загроз.

Загальнотеоретичні питання розвитку страхового ринку досить широко висвітлено у працях В. Д. Базилевича, Т. А. Васильєвої, О. О. Гаманкової, О. М. Грабчук, Н. М. Добоша, О. В. Козьменко, Г. В. Кравчук, В. Й. Плиси, С. С. Осадця, В. М. Фурмана та багатьох інших. Окремі аспекти теоретичного забезпечення фінансового механізму страхування розглянуто у працях В. Г. Баранової, В. Г. Бороноса, Т. Г. Васильцева, О. А. Івашко, С. В. Сокол та ін. Методичні й прикладні аспекти дослідження фінансової безпеки страхового ринку та його сегментів проаналізовано в роботах О. І. Барановського, А. О. Єпіфанова, А. М. Єрмошенко, С. М. Козьменка, О. М. Підхомного, Б. І. Пшика.

Проте реалії сучасності демонструють недостатність існуючого теоретичного забезпечення розвитку ринку автотранспортного страхування

України, свідченням чого є неповний розгляд питань особливостей структурної організації фінансового механізму розвитку даного сегменту ринку, недосконалість методичного забезпечення щодо оцінювання рівня фінансової безпеки ринку автостраховання, відсутність обґрунтованих напрямів фінансової політики у сфері страхування, що призводить до негативних тенденцій розвитку в умовах невизначеності та ін. З огляду на комплексний характер дослідження невирішеними або недостатньо опрацьованими залишається досить великий обсяг питань, вирішення яких необхідне для досягнення вищого рівня обґрунтованості застосування фінансового механізму розвитку ринку автотранспортного страхування. Важливість зазначеної проблематики, її актуальність і значущість зумовили вибір теми дослідження, її мету, завдання.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційну роботу виконано відповідно до основних напрямів наукових досліджень, проведених у межах науково-дослідних тем: «Фінансова інфраструктура народного господарства України: інвестиційно-інноваційні аспекти» (№ держреєстрації 0109U000132), «Фінансовий механізм вирішення глобальних проблем: попередження економічних криз» (№ держреєстрації 0112U000144), «Фінансовий механізм реалізації фінансової політики України» (№ держреєстрації 0114U006295), виконаних у Дніпропетровському національному університеті імені Олеся Гончара.

До звітів за даними темами увійшли результати досліджень автора стосовно інвестиційно-інноваційного розвитку страхування як елемента фінансової інфраструктури економіки України, впливу фінансово-економічної кризи на страховий ринок нашої держави, методичного забезпечення визначення рівня фінансової безпеки страхового ринку.

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційної роботи є наукове обґрунтування теоретичних засад, розробка методичних підходів та практичних рекомендацій щодо регулювання розвитку автотранспортного страхування України.

Для досягнення мети дослідження було поставлено і виконано такі основні завдання:

- дослідити і узагальнити теоретичне забезпечення розвитку автотранспортного страхування;
- визначити особливості структурної організації фінансового механізму регулювання розвитку ринку автотранспортного страхування України;
- проаналізувати існуючі суб'єкт-об'єктні відносини у вітчизняному автотранспортному страхуванні;
- здійснити узагальнену оцінку тенденцій розвитку вітчизняного ринку автотранспортного страхування та рівня його фінансової безпеки;
- охарактеризувати мінливість параметрів розвитку ринку автострахування України і встановити значущість рівня їх невизначеності;
- розробити методичні підходи оцінки фінансової безпеки вітчизняного ринку автострахування в умовах невизначеності;
- виявити специфічні прояви небезпек та загроз розвитку ринку автотранспортного страхування;
- проаналізувати особливості регулювання розвитку автотранспортного страхування та визначити пріоритетні напрями реалізації державної фінансової політики щодо забезпечення його розвитку в Україні.

Об'єкт дослідження – економічні відносини, що виникають між суб'єктами економічної діяльності в процесі страхового захисту їх інтересів.

Предметом дослідження є науково-методологічне забезпечення регулювання розвитку ринку автотранспортного страхування України.

Методи дослідження. У процесі дослідження застосовано загальні та конкретні наукові методи, а саме: узагальнення (розробка гіпотези про дисипативний характер розвитку автострахування, визначення пріоритетних напрямів державної фінансової політики стосовно регулювання розвитку автотранспортного страхування, визначення джерел загроз його розвитку); аналізу (виявлення взаємозв'язків між категорією автотранспортного

страхування та системою економічних категорій, аналіз суб'єкт-об'єктних відносин на ринку автотранспортного страхування); системного й синергетичного підходів (визначення особливостей організації фінансового механізму розвитку автотранспортного страхування), семантичного аналізу (аналіз понять «страхування», «автотранспортне страхування») та конструювання (уточнення складників поняття «автотранспортне страхування» і визначення його формулювання; розробка алгоритму оцінки рівня фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування); ймовірнісного аналізу (визначення ймовірного обсягу надходжень за видами автотранспортного страхування, рівня ентропії параметрів розвитку ринку автострахування та страхового ринку); кореляційно-регресійного аналізу (аналіз тенденцій розвитку автотранспортного страхування, визначення взаємозалежності між обсягами премій та виплат, розрахунок лага).

Інформаційною базою проведення досліджень слугували: законодавчі й нормативні акти Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, Національного банку України; нормативні документи, аналітичні огляди, статистичні звіти міністерств і відомств України, інших органів державного і регіонального управління; офіційні дані Державної служби статистики України та Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг; звітні дані науково-дослідних організацій і установ; фінансова звітність окремих страхових компаній, монографічні дослідження та наукові публікації.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в наступному:

вперше:

- обґрунтовано існування дисипативного нерівноважного характеру розвитку ринку автострахування на основі використання фізичних моделей синергетики, що дало змогу підтвердити незворотній характер змін на ринку при відхиленні від стану рівноваги та доведено доцільність використання показника виробництва ентропії як характеристики стану рівноважності ринку. Констатація дисипативного нерівноважного характеру розвитку ринку

автотранспортного страхування дає підстави використовувати рівноважні параметри ринку при удосконаленні методичних підходів щодо оцінки його фінансової безпеки;

удосконалено:

– методичні підходи якісної оцінки рівня фінансової безпеки автострахування за рахунок визначення інтервалів індикаторів фінансової безпеки, що відповідають рівноважному стану ринку, та врахування під час визначення інтегрального показника фінансової безпеки на пряму виходу ринку зі стану рівноваги з використанням результатів математичного моделювання. Застосування модифікованих інтервалів індикаторів рівня фінансової безпеки дає змогу точніше визначити її рівень з урахуванням поточної економічної кон'юнктури;

– методико-практичні рекомендації щодо регулювання розвитку автотранспортного страхування на страховому ринку України за рахунок розробки пріоритетних напрямів фінансової політики, які на відміну від існуючих ґрунтуються на аналізі системи суб'єкт-об'єктних взаємодій та реалізуються через ці взаємодії. Використання цих рекомендацій допоможе уникнути більшості загроз системного характеру, які реалізуються на ринку автотранспортного страхування;

– теоретико-організаційні основи управління рівнем фінансової безпеки автотранспортного страхування за рахунок визначення специфічних форм небезпек та загроз, які формують ієрархічно організовану сукупність, що дає змогу визначити специфічні форми суб'єкт-об'єктних взаємодій причиною більшості загроз розвитку ринку автотранспортного страхування;

набули подальшого розвитку:

– теоретичні засади регулювання розвитку автотранспортного страхування в Україні за рахунок уточнення змісту поняття автотранспортного страхування як системи економічних відносин щодо створення та використання спеціального грошового фонду для захисту інтересів громадян, підприємств, організацій у разі настання певних

несприятливих подій, пов'язаних з володінням і користуванням автотранспортними засобами, шляхом виплати страхового відшкодування методом конструювання за результатами семантичного аналізу, що дало змогу визначити властивості категорії та її змістові зв'язки із системою економічних категорій;

– теоретико-методологічні засади функціонування механізму регулювання розвитку автотранспортного страхування України, які враховують зміст компонентів такого механізму на основі структурно-декомпозиційного аналізу із застосуванням системного та синергетичного підходів і характеристики специфіки суб'єкт-об'єктних відносин, що дало змогу визначити базові інструменти впливу на розвиток автотранспортного страхування;

– методичні підходи щодо оцінки рівня фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування за допомогою розробки відповідної послідовності аналітичних операцій, які враховують тенденції розвитку ринку, волатильність і бруто-ефективність діяльності страховиків, що дало змогу кількісно оцінити рівень фінансової безпеки в контексті поточної ринкової ситуації.

Практичне значення одержаних результатів полягає у використанні теоретичних і методологічних узагальнень та висновків дисертаційної роботи для поточного фінансового управління діяльністю страхових компаній, аналітичного забезпечення управління страховою діяльністю у контексті тенденцій розвитку ринку автотранспортного страхування.

Практичне значення одержаних результатів підтверджують позитивні відгуки й довідки про їх впровадження на підприємствах та в установах. Зокрема, у аналітичній діяльності Ліги страхових організацій України використано напрацювання дисертації щодо оцінки тенденцій розвитку та рівня фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування і страхового ринку в цілому для прогнозування стану ринку, узгодження взаємодії страхових компаній, а також корекції інтервалів індикаторів рівня фінансової

безпеки (довідка № 619/III-6 від 09.12.2015 р.). У фінансово-організаційній діяльності страхової компанії «Українська страхова група» використано напрацювання дисертаційної роботи щодо механізму bancassurance для розроблення політики співпраці з банківськими установами з поглибленням інтеграційних процесів (довідка № 172/3 від 02.09.2015 р.). У діяльності страхової компанії «Юнівес» використано напрацювання дослідження стосовно класифікації послуг автотранспортного страхування та відповідні зміни в комплектації ризиків для розробки нового пакета послуг з кумуляцією ризиків, що дало змогу стабілізувати грошові надходження та підвищити фінансову стійкість компанії (довідка № 57/1 від 11.09.2015 р.). У фінансово-аналітичній роботі страхової компанії «Країна», зокрема її маркетингового відділу, використано аналітичні результати дослідження щодо кількісних закономірностей розвитку страхового ринку України та ринку автотранспортного страхування для стратегічного позиціонування компанії, застосовано визначені в дисертаційній роботі параметри невизначеності страхового ринку України для прогнозування рівня продажу страхових продуктів, що також стало основою для розрахунку відрахувань у резерв зароблених премій (довідка № 0153-7 від 24.09.2015 р.).

Результати досліджень також використовують у навчальному процесі під час викладання дисциплін «Фінансова економіка», «Управління фінансовими ризиками», «Фінансово-економічні ризики», «Ринок фінансових послуг» у системі підготовки за напрямом 6.030508 – Фінанси і кредит та спеціальністю 7(8).03050801 – Фінанси і кредит (за спеціалізованими програмами) в Дніпропетровському національному університеті імені Олеся Гончара (акт впровадження від 14. 11. 2011 р., протокол № 3; акт впровадження від 26. 11. 2013 р., протокол № 5, акт впровадження від 03. 11. 2015 р., протокол № 3).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота – самостійне завершене наукове дослідження. Положення, розробки, результати, висновки і рекомендації, винесені на захист, одержані автором самостійно. З наукових

праць, що вийшли у співавторстві, у роботі використано лише ідеї та результати, які становлять особистий внесок автора.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і результати дослідження оприлюднені та отримали схвальну оцінку на наукових конференціях, зокрема таких: Міжнародна науково-практична конференція «Міжнародна банківська конкуренція: теорія і практика» (Суми, 2010); Міжнародна науково-практична конференція «Сучасні проблеми інноваційного розвитку держави» (Дніпропетровськ, 2010); на Міжнародна науково-практична конференція «Соціально-економічні аспекти реструктуризації регіональної економіки» (Вінниця, 2011); Міжнародна науково-практична конференція «Фінансова система України: проблем та перспективи розвитку в умовах трансформації соціально-економічних відносин» (Сімферополь, 2013); Міжнародна науково-практична конференція «Виробничо-експортний потенціал національної економіки» (Ужгород, 2014); Міжнародна науково-практична конференція «Механізми та технології управління економічними системами за умов інтеграційних процесів» (Одеса, 2015); Міжнародна конференція «Розвиток економічної системи в умовах глобалізації» (Полтава, 2015); Міжнародна науково-практична конференція «Сучасні тенденції в економіці та управлінні: новий погляд» (Запоріжжя, 2015); Міжнародна науково-практична конференція «Економіка, менеджмент та фінанси: аналіз тенденцій та перспектив розвитку» (Київ, 2015).

Публікації. Наукові положення, висновки і результати дослідження опубліковано у 19 наукових працях, у тому числі у 2 колективних монографіях, 8 статтях у фахових наукових спеціалізованих виданнях (7 статей у збірниках, зареєстрованих у наукометричних базах), 9 публікаціях у збірниках матеріалів конференцій. Загальний обсяг опублікованих наукових і навчально-методичних праць складає 6,92 друк. арк., із яких особисто автору належить 6,84 друк. арк.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ РИНКУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ УКРАЇНИ

1.1. Зміст і форми автотранспортного страхування

Проблема страхування широко обговорюється у вітчизняній та зарубіжній літературі. З розвитком суспільства зростають різного роду ризики, а відповідно, потреба у способах захисту та інструментах обмеження ризику. Світова практика доводить, що страхування є найбільш фінансово обґрунтованим, економічно раціональним і доступним засобом захисту інтересів суспільства. Повне і всебічне розуміння сутності страхування сприятиме становленню страхового ринку України та забезпеченню належних умов для його надійного функціонування.

Страховання в цілому і автостраховання, як його складова частина, сприяє економічному розвитку країни, ефективному функціонуванню всіх сфер підприємницької діяльності, підвищенню рівня соціального захисту населення. Цим і визначається значимість розвитку всіх видів страхування в Україні з урахуванням трансформаційних перетворень в економіці країни.

Теоретичні засади розвитку системи страхування досліджуються багатьма вітчизняними та зарубіжними вченими. Вагомий внесок в дослідження зазначеної сфери фінансової системи внесли такі вчені як В. Д. Базилевич [182], Т. А. Васильєва [35], О. О. Гаманкова [42], О. М. Зальотов [73], О. В. Козьменко [91], С. С. Осадець [183], В. Й. Плиса [138], В. М. Фурман [200], С. І. Юрій [193], та ін.

Існуюча економічна література неоднозначно характеризує формулювання визначень страхування. Наявність різних думок про сутність страхування пояснюється, по-перше, складністю цієї економічної категорії,

специфічною особливістю якої є її системний, багатофункціональний характер. По-друге, у процесі розвитку економічних відносин змінювався й зміст поняття страхування. Історичний розвиток продуктивних сил свідчить, що страхування як особливі відносини виникло з метою захисту діяльності людини від руйнівних природних сил. Але в міру розвитку товарного виробництва ризики дедалі більше пов'язувалися з виробничими відносинами людей, розширенням виробництва і техногенними факторами. Розвиток ринкових відносин посилив зазначені тенденції [195].

Так поступово в страхуванні виникали нові види. Страхування в сучасному світі стало невід'ємним атрибутом ринкової економіки, якому притаманні певні риси. Характерними рисами страхування є: не постійний, а ймовірнісний характер відносин; чітко окреслений (замкнутий) характер перерозподільних відносин; зворотність коштів; строго цільове використання створюваного страхового фонду; інверсія страхового циклу [171, с. 599].

Аналіз економічних аспектів поняття «страхування» виявляє широкий спектр підходів до його вивчення. В таблиці 1.1 наведені різні визначення цієї категорії.

Таблиця 1.1.

Варіанти формулювання визначень «страхування»¹

Автор	Визначення
Б.А. Райзберг Современный экономический словарь [152]	<i>Страхування – створення за рахунок грошових коштів підприємств, організацій, громадян спеціальних резервних фондів (страхових фондів), призначених для відшкодування збитку, втрат, викликаних несприятливими подіями, нещасними випадками</i> ²
А.Н. Азрилиян Экономический словарь [29]	<i>Страхування - система економічних відносин, що включає створення спеціального фонду (страхового фонду) та його використання (розподіл і перерозподіл) для подолання і відшкодування різного роду втрат, збитку, викликаних несприятливими подіями (страховими випадками) шляхом виплати страхового відшкодування і страхових сум</i> ³
В.А. Коноплицкий [94]	<i>Страхування - укладання договору між юридичною або фізичною особою та страховою компанією й прийняття останньою на себе певного ризику свого клієнта</i> ⁴

¹ складено автором² авторський переклад³ авторський переклад⁴ авторський переклад

Закінчення таблиці 1.1.

Автор	Визначення
Економічна енциклопедія [64]	Страховання – система заходів щодо організованого спеціальними страховими державними і недержавними органами захисту майнових інтересів громадян і організацій (фізичних і юридичних осіб) у разі настання певних подій, непередбачених негативних обставин (страхових випадків) за рахунок спеціально створених грошових фондів
К.В. Шелехов [209]	Страховання – особливий вид договірних цивільно-правових відносин із захисту майнових інтересів фізичних або юридичних осіб у разі настання визначених подій (страхових випадків) за рахунок грошових фондів, які формуються шляхом сплати цими особами страхових платежів (страхових премій) чи внесення ними страхових внесків
С.С. Осадець [183]	Страховання – це двосторонні економічні відносини, які полягають у тому, що страховальник, сплачуючи грошовий внесок, забезпечує собі (чи третій особі) у разі настання події, обумовленої договором або законом, суму виплати з боку страховика, який утримує певний обсяг відповідальності і для її забезпечення поповнює та ефективно розміщує резерви, вживає превентивні заходи, спрямовані на зменшення ризику, а при потребі перестраховує частину своєї відповідальності
О.О. Гаманкова [44]	Страховання - це сфера фінансових відносин, що виникають між учасниками формування, розподілу та використання цільових грошових фондів, призначених для забезпечення страхового захисту майнових інтересів членів суспільства
О.Д. Вовчак [39]	Страховання - це система економічних, замкнутих, перерозподільних відносин, що охоплюють, по-перше, утворення за рахунок внесків фізичних та юридичних осіб спеціального фонду коштів, по-друге, його використання для відшкодування майнових збитків унаслідок стихійних лих та інших випадкових явищ, а також для надання громадянам допомоги при настанні різних ситуацій в їх житті.
В.Д. Базилевич [182]	Страховання - різновид людської діяльності, спрямований на захист майнових інтересів юридичних та фізичних осіб, що потерпіли у зв'язку з настанням страхових випадків, визначених договором чи страховим законодавством, за рахунок страхових фондів, які формуються учасниками страховання.
Т.А. Говорушко [49]	Страховання - це економічні відносини, що виникають між страховиком і страховальником з приводу передачі міри матеріальної відповідальності за наслідки випадкових подій від страховальника до страховика за певну плату.
О.Ю. Толстенко [189]	Страховання – це система складних економічних і цивільно-правових відносин, пов'язаних з формуванням резервних грошових коштів для забезпечення страховиком виплат страхового відшкодування та отримання прибутку на базі актуарно розрахункових тарифних ставок для різних об'єктів страховання і страхових ризиків.

Формулювання поняття «страхування» є досить різноманітними. Це пов'язано з різноманітністю видів страхування, які виступають об'єктом для розгляду і які необхідно узагальнити в рамках загального підходу.

Закон України «Про страхування» визначає поняття «страхування» як «вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів громадян та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, що формуються шляхом сплати громадянами та юридичними особами страхових платежів (страхових внесків, страхових премій) та доходів від розміщення коштів цих фондів» [149]. Таке визначення більше охоплює юридичне тлумачення змісту цього поняття.

У фаховій літературі етимології слова «страхування» також приділено значну увагу (таблиця 1.2). Аналіз опублікованих визначень показує, що кожне з них уточнює або доповнює попереднє, не повністю враховуючи різнобічність цього поняття.

Сутність поняття страхування передбачає врахування багатьох критеріїв, що можуть бути визначені шляхом семантичного аналізу.

Семантика – це галузь знань, про значення, відносини між знаками, тобто між словами та тим, що вони означають [191].

Особливість логіко-семантичного аналізу категорії полягає в тому, що досліджують і відокремлюють лише ті властивості, котрі дають змогу конструювати (створювати) формалізовані категорії й абстрагуються від дослідження інших функціональних характеристик – пізнавальної, евристичної, інформаційної [105].

Будь-яка категорія повинна містити три необхідні елементи: емпіричний об'єкт чи їх групу, що включають до сфери дії категорії; систему взаємозв'язків, що поєднує емпіричний об'єкт категорії з такими ж об'єктами інших категорій; властивості чи відносини, які характеризують емпіричний об'єкт категорії.

Таблиця 1.2.

Результати семантичного аналізу визначення страхування¹

Джерело визначення	Обов'язкові елементи категорії		
	Емпіричний об'єкт (чи група емпіричних об'єктів), що включено до сфери дії категорії	Основні зв'язки, що поєднують емпіричний об'єкт категорії з такими ж об'єктами інших категорій	Відносини чи властивості, які характеризують емпіричний об'єкт категорії
Б.А. Райзберг Современный экономический словарь	Резервний (страховий) фонд	Грошові кошти (грошові потоки), збиток, втрати	Створення фондів, відшкодування збитку. Суб'єкти господарювання, фізичні особи
А.Н. Азрилиян Экономический словарь	Система економічних відносин	Спеціальний фонд (страховий фонд), втрати, страхові випадки, страхове відшкодування, страхові суми	Створення фонду, використання, виплати
В.А. Коноплицкий	Договір, ризик	Ризик	Юр. чи фіз. особа, страхова компанія
Економічна енциклопедія	Система заходів	Грошовий фонд, фінансові платежі, внески	Захист майнових інтересів юр. і фіз. осіб
К.В. Шелехов	Цивільно-правові відносини	Грошові фонди, страхові платежі, страхові внески	Захист майнових інтересів юр. і фіз. осіб
С.С. Осадець	Двосторонні економічні відносини	Грошовий внесок, виплата, резерви, відповідальність	Розміщення резервів, превентивні заходи
О.О. Гаманкова	Сфера фінансових відносин	Цільові грошові фонди	Формування, розподілу та використання, забезпечення страхового захисту
О.Д. Вовчак	Система економічних відносин	Внески, спеціальний фонд, відшкодування збитків, надання допомоги	Утворення, використання
В.Д. Базилевич	Різновид людської діяльності	Страхові фонди	Формування фондів, захист майнових інтересів юр. та фіз. осіб
Т.А. Говорушко	Економічні відносини	Матеріальна відповідальність, плата	Передача, страховик, страхувальник
О.Ю. Толстенко	Система економічних і цивільно-правових відносин	Резервні грошові кошти, страхове відшкодування, прибуток, страховий ризик	Формування, забезпечення, отримання

¹ складено автором

Емпіричним об'єктом категорії «автотранспортне страхування» є система економічних відносин. Тож автотранспортне страхування як категорія має той самий емпіричний об'єкт як і категорія страхування і пов'язана із нею.

Поняття страхування безпосередньо пов'язане із категоріями фінансів, кредиту, інвестиційної діяльності тощо. Категорія автотранспортного страхування безпосередньо пов'язана із категорією страхування, а вже через неї – із системою економічних категорій.

Розгляд змісту категорії страхування як створення страхових фондів [152] не в повній мірі відображує її сутність. В дійсності це більш складне поняття. Як зазначають А. Н. Азріліян [29] та С. С. Осадець [183], страхування це система економічних відносин, щодо створення та використання страхового фонду, а також захисту інтересів застрахованої особи. Крім цього, застрахована особа може використовувати страхування як спосіб збереження та примноження своїх заощаджень. В. А. Коноплицький [94], в свою чергу, розглядає страхування лише з погляду укладання договору страхування, що не можна вважати повним визначенням, адже при здійсненні страхування реалізується ціла низка заходів, починаючи з аквізиції, закінчуючи забезпеченням врегулювання збитків заподіяних настанням страхового випадку.

Можна вважати, що страхування є своєрідним способом підтримки економічної рівноваги та виступає важливим фактором стимулювання економіки.

За результатами проведеного аналізу можна виокремити елементи категорії, що найбільш коректно відображають її сутність. Емпіричним об'єктом, що включають до сфери дії категорії, є система економічних відносин. Спеціальний грошовий фонд виступає основною ланкою, що поєднує емпіричний об'єкт категорії з такими ж об'єктами інших категорій. При цьому створення та використання цього фонду, а також захист майнових інтересів юридичних і фізичних осіб шляхом виплати страхового

відшкодування є властивістю категорії страхування, що відображують її основну функціональну характеристику.

Виходячи із змісту елементів категорії страхування вона може бути сформульована наступним чином: «Страхування – це система економічних відносин щодо створення та використання спеціального грошового фонду для захисту майнових інтересів громадян, підприємств, організацій у разі настання певних несприятливих подій, шляхом виплати страхового відшкодування».

Автотранспортне страхування виступає окремим сегментом у складі страхування, що швидко розвивається. Розиток страхування автотранспортних ризиків пов'язане з стрімкими економічними і значними соціальними змінами, що відбуваються в суспільстві. При цьому в науковій літературі не сформульоване чітке визначення цього поняття. Тому виникає необхідність більш докладного розгляду поняття автотранспортного страхування.

Під автотранспортним страхуванням розуміють страхування усіх ризиків, пов'язаних з володінням і експлуатацією автотранспортних засобів.

Поняття страхування та автотранспортного страхування будуть мати з об'єктивних причин спільні емпіричний об'єкт та відносини, які характеризують емпіричний об'єкт категорії, оскільки друге поняття є складовою частиною першого. Тобто емпіричним об'єктом категорії автотранспортного страхування є система економічних відносин. Створення, використання фонду та захист майнових інтересів – є відносинами, що характеризують емпіричний об'єкт. Специфіка категорії автострахування проявляється в основних зв'язках, що поєднують емпіричний об'єкт категорії з такими ж об'єктами інших категорій, іншими словами, спеціальний грошовий фонд створюється для захисту майнових інтересів у разі настання несприятливих подій, пов'язаних з володінням автотранспортними засобами.

Виходячи із змісту елементів категорії автотранспортного страхування вона може бути сформульована наступним чином: «Автотранспортне

страхування – це система економічних відносин щодо створення та використання спеціального грошового фонду для захисту інтересів громадян, підприємств, організацій у разі настання певних несприятливих подій, пов'язаних з володінням та користуванням автотранспортними засобами, шляхом виплати страхового відшкодування».

Категорія автотранспортного страхування є системною, динамічною, континуально-дискретною і суб'єктивно-об'єктивною. Системною дана категорія є оскільки проявляється системно у різних сферах фінансів. На рівні державних фінансів страхування проявляється через механізм обов'язкового страхування, оскільки виступає при цьому безпосереднім учасником страхового процесу. Крім цього держава в особі уповноважених органів влади здійснює контроль і нагляд за страховим ринком. У сфері фінансів суб'єктів господарювання недержавної форми власності страхування проявляється системно, оскільки підприємства і організації можуть виступати як страхувальниками, так і страховиками. Автотранспортне страхування не діє ізольовано в межах однієї держави, тому проявляється і в сфері міжнародних фінансів. Зокрема, Україна є членом міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка». На фінансовому ринку страхувальники виступають як потенційні інвестори, оскільки інвестують кошти страхових резервів для їх збереження та примноження. На рівні фінансів домогосподарств автострахування також має свій прояв, оскільки домогосподарства є суб'єктами страхових відносин.

Динамічною зазначена категорія виступає оскільки є процесом. Континуально-дискретною категорія автотранспортного страхування є оскільки реалізується для всієї сукупності суб'єктів страхової діяльності та має конкретно-часовий і конкретно-територіальний характер, тобто може проявлятися в залежності від умов функціонування суб'єкта. Головними суб'єктами страхового ринку є страховики, страхувальники та страхові посередники [50]. Кожний з них виконує свою функцію, має свою специфіку та механізм реалізації економічних інтересів. Суб'єктивно-об'єктивний

характер автотранспортного страхування реалізується через економічну систему за допомогою об'єктивно-існуючих у суспільстві закономірностей економічних процесів. При цьому може варіюватися в залежності від результатів оцінювання суб'єктом умов страхування.

Для розгляду зв'язків вищенаведених категорій побудовано семантичну мережу (рис. 1.1).

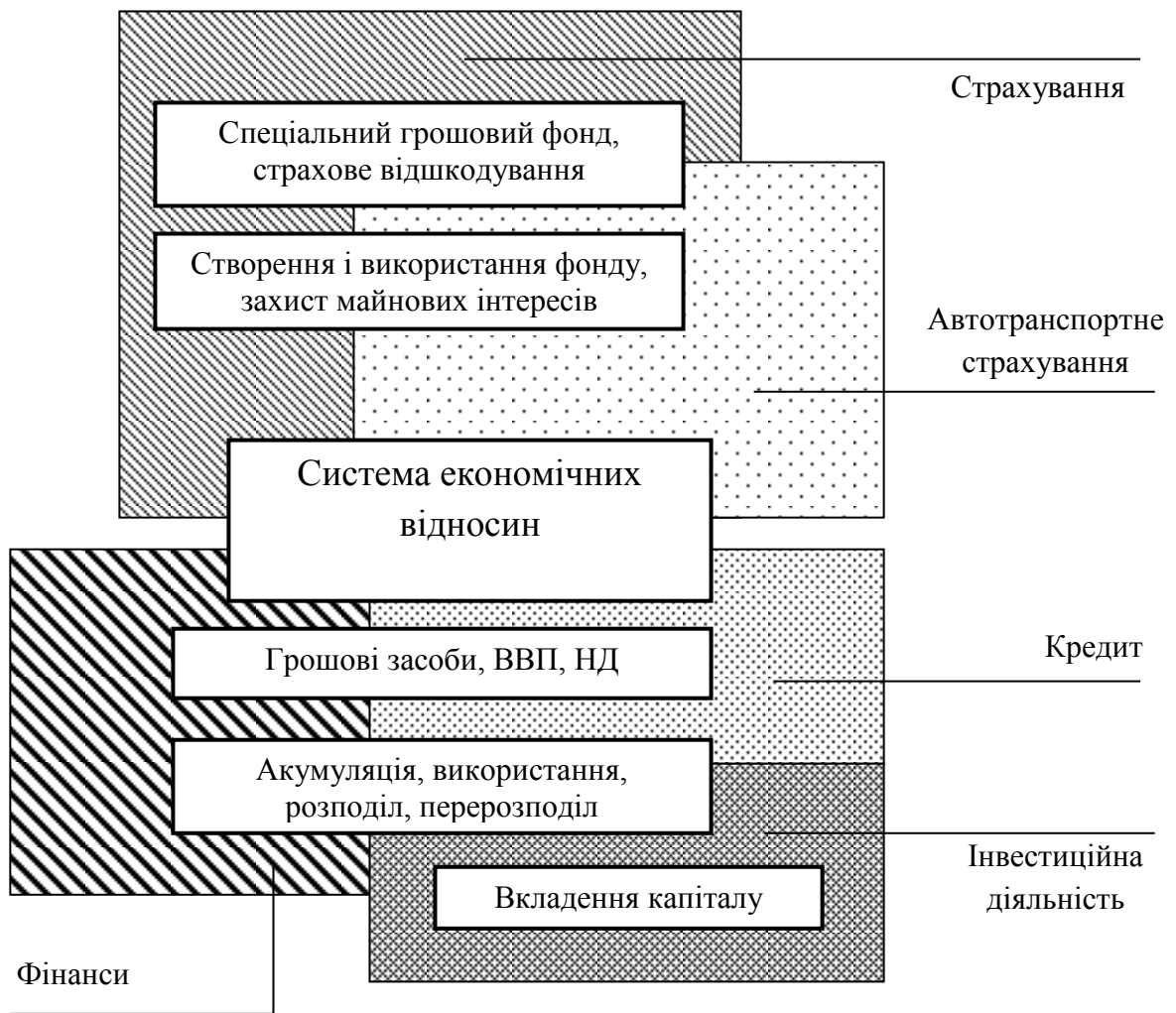


Рис.1.1. Семантична мережа взаємозв'язку автотранспортного страхування з іншими економічними категоріями¹

Особливістю автостраховання є різноманітність типів транспортних засобів та вантажів як об'єктів страхування. Страховими послугами, які

¹ складено автором

відносяться до автотранспортного страхування є: страхування автокаско, страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів, страхування від нещасних випадків на транспорті, страхування вантажів та інше. Автотранспортне страхування є комплексним видом страхування, оскільки для нього характерна тісна взаємодія між собою різних галузей страхування: майнового, особистого та страхування відповідальності.

Крім цього, перелік об'єктів автотранспортного страхування не обмежується тільки автотранспортними засобами. На страхування можуть бути прийняті й інші додаткові об'єкти страхування, такі як життя, здоров'я водіїв, обладнання, які певною мірою пов'язані з використанням автотранспорту й впливають на ефективність проведення автотранспортного страхування. Структура автотранспортного страхування представлена на рисунку 1.2.



Рис. 1.2. Структура автотранспортного страхування¹

¹ складено автором

Тісна взаємодія між собою різних галузей страхування, а також різноманітність типів транспортних засобів та вантажів, як об'єктів страхування передбачають необхідність класифікації автотранспортного страхування. Така класифікація має важливе значення у розумінні внутрішньої структури, у нарацюванні методичних підходів до оцінки страхової діяльності, а також у теоретичних дослідженнях. В основі класифікації страхування лежать відмінності в страховиках і сферах їх функціонування, об'єктах страхування, категоріях страхувальників, обсязі страхової відповідальності, формі проведення страхування.

В. М. Фурман [200] виявив цілий ряд класифікаційних ознак, а саме: галузь; статус страховика; об'єкти страхування; обов'язковість; організація; групи страхувальників; первинність; періодичність; спрямованість; страхове забезпечення; форма проведення; відкритість; формування страхових резервів і управління ними; техніка обґрунтування страхових тарифів; коло страхувальників; види страхових виплат; визначення страхових сум; статті балансу; тривалість; характер страхових ризиків; вартість інтересу; характер внесків; характер виплат; традиційність; кратність; реальність. Детальніше розглянемо класифікацію саме автотранспортного страхування.

У вітчизняній і зарубіжній практиці підходи до класифікації автотранспортного страхування мають значні відмінності.

У вітчизняній науковій літературі за видами автотранспортне страхування поділяється на: страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів для виїзду за кордон «Зелена картка», страхування автомобіля КАСКО, страхування вантажів та страхування від нещасних випадків на транспорті. При цьому на страхування можуть бути прийняті такі категорії ризику:

– ушкодження, знищення та/або викрадення транспортного засобу, при цьому окремо може бути прийняте на страхування додаткове устаткування;

- ризик нещасного випадку в результаті дорожньо-транспортної пригоди, який призвів до заподіяння шкоди здоров'ю та життю потерпілого;
- ризики настання відповідальності стосовно третіх осіб.

Така система класифікації видів страхування в зарубіжній практиці називається системою ризиків, що не перетинаються. В даному випадку у страхувальника немає можливості в одному договорі страхування отримати комплексний захист від усіх ризиків [87].

За даними журналу «Insurance Top» підготовлені УНІИ «Права и экономических исследований» станом на кінець 2014 року найбільшими страховими компаніями, що надають послуги зі страхування КАСКО є СК «АХА Страхування» (обсяг страхових премій 475751 тис.грн., обсяг страхових виплат 263417 тис.грн.), СК «Украинская страховая группа», СК «УНИКА» (обсяг страхових премій 306060 тис.грн., обсяг страхових виплат 148818 тис.грн.) [153].

Найбільшими компаніями у сфері надання послуг з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів є компанії у 2014 році є: СК «Оранта» (обсяг страхових премій 232094 тис.грн., обсяг страхових виплат 67899 тис.грн.), СК «Провідна» (обсяг страхових премій 192990 тис.грн., обсяг страхових виплат 82525 тис.грн.), СК «ТАС» (обсяг страхових премій 140045 тис.грн., обсяг страхових виплат 58254 тис.грн.) [154].

Найбільшими компаніями, що надають послуги з обов'язкового страхування «Зелена карта» в Україна у 2014 році є: СК «ТАС» (обсяг страхових премій 128662 тис.грн., обсяг страхових виплат 36724 тис.грн.), СК «Перша» (обсяг страхових премій 97328 тис.грн., обсяг страхових виплат 26432 тис.грн.), СК «PZU Україна» (обсяг страхових премій 62557 тис.грн., обсяг страхових виплат 9829 тис.грн.) [155].

В економічно розвинутих країнах використовують іншу систему класифікації страхових послуг, так звану систему зростаючих ризиків. Така система передбачає збільшення відповідальності страховика при переході від

одного до іншого виду страхування. При цьому страхова послуга з найбільшою кількістю ризиків включає в себе відповідальність страховика за послуги попереднього виду. Така класифікація видів автотранспортного страхування з наростаючим страховим покриттям має наступну структуру [184]:

- страхування відповідальності автовласника перед третіми особами;
- страхування автовласника на випадок пожежі, завдання матеріальної шкоди та крадіжки;
- повне покриття ризиків автовласника.

Придбавши поліс страхування від усіх ризиків пов'язаних з володінням та використанням автотранспортного засобу, страхувальник не повинен додатково страхувати цивільно-правову відповідальність перед третіми особами, оскільки ці ризики вже включені до придбаного полісу.

Система зростаючих страхових ризиків застосовується в розвинених країнах, оскільки клієнти страхових компаній вважають за краще комплексний захист від фінансових втрат, в той час як в країнах з нерозвиненою страховою культурою населення, страхувальники частіше купують окремі страхові послуги з обмеженою кількістю ризиків.

Окрім класифікації автотранспортного страхування за видами, існує класифікація за іншими ознаками.

За формою організації (юридичним статусом) страховика виділяють страхування державне, комерційне і взаємне. Така класифікація використовується переважно з метою забезпечення державного регулювання страхової діяльності, а саме видача ліцензій, ведення державного реєстру страхових компаній тощо, контролю за страховиками, аналізу розвитку страхового ринку в інституційному і територіальному аспекті [183].

За статусом страхувальника передбачено поділ страхування залежно від того, чиї інтереси обслуговує страховик, а саме юридичних чи фізичних осіб. За формами проведення автотранспортне страхування поділяється на обов'язкове і добровільне [149]. До переліку добровільних видів

автотранспортного страхування Законом України «Про страхування» зараховано:

- страхування наземного транспорту (крім залізничного);
- страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту (включаючи відповідальність перевізника).

До обов'язкових видів автотранспортного страхування в Україні належить страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (в тому числі за договорами міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [149].

Здебільшого взаємовідносини між страхувальником і страховиком будуються на добровільних засадах і оформлюються договором страхування. Механізм здійснення обов'язкового страхування в Україні регламентується Законом України «Про страхування» і ґрунтується на принципах обов'язковості як для страхувальника, так і для страховика.

Основними принципами обов'язкового страхування в Україні є наступні [63]:

- страхові відносини виникають на основі закону;
- зазначені в законі об'єкти, підлягають обов'язковому страхуванню в повному обсязі;
- обов'язкове страхування автоматично розповсюджується на об'єкти, вказані в законі. Страхувальник зобов'язаний застрахувати передбачені законодавством об'єкти, а страховик не може відмовити йому у цьому;
- дія обов'язкового страхування розповсюджується незалежно від внесення страхових платежів, а у випадку неплатоспроможності страхувальника, страхові внески стягуються в судовому порядку;
- безстроковість обов'язкового страхування, що діє протягом всього періоду, поки страхувальник користується застрахованим майном або виконує певні обов'язки;

– нормування страхового забезпечення за обов'язковим страхуванням.

Добровільна форма страхування побудована на дотриманні наступних принципів [63]:

– діє на добровільних засадах. Закон визначає об'єкти, що підлягають добровільному страхуванню і загальні умови страхування. Конкретні умови регулюються правилами страхування, які розробляються страховиком самостійно для кожного виду страхування;

– добровільна участь в страхуванні для страхувальників. Страховик не має права відмовлятися від страхування об'єкту, якщо волевиявлення страхувальника не суперечить законодавству та умовам страхування. Даний принцип гарантує укладення договору страхування на першу вимогу страхувальника;

– вибірковий обхват добровільним страхуванням, пов'язаний з тим, що не всі страхувальники мають потребу або виявляють бажання брати в ньому участь;

– добровільне страхування завжди обмежено терміном страхування, обумовленим в договорі. Безперервність добровільного страхування забезпечується шляхом повторного переукладання договору на новий термін;

– добровільне страхування діє тільки при сплаті разового або періодичних страхових внесків. Договір добровільного страхування набирає чинності після сплати разового або першого страхового внеску. Несплата чергового внеску визначеного договором страхування тягне за собою припинення його дії;

– обсяг страхового забезпечення за добровільним страхуванням залежить від потреб страхувальника.

Виділивши основні принципи проведення обов'язкового і добровільного видів страхування, можна виділити деякі спільні і відмінні риси. Спільним для обох форм страхування є те, що проводиться воно на основі дотримання норм законодавства України. При цьому для обов'язкового страхування

характерна жорстка регламентація усіх умов проведення такого страхування. Всі суттєві моменти будь-якого виду обов'язкового страхування заздалегідь визначені законодавчими актами. Для добровільного страхування ж передбачена регламентація тільки загальних умов.

Здебільшого взаємовідносини між страхувальником і страховиком будуються на добровільних засадах і оформлюються договором страхування. Добровільне страхування передбачає, що всі істотні моменти договору страхування визначаються виключно за згодою сторін. Договір страхування між страхувальником і страховиком укладається відповідно до правил страхування. Правила страхування характеризують умови страхування, на підставі яких укладається договір страхування. Правила страхування є одним з основних документів компанії. Вони розробляються страховиком для кожного виду страхування окремо і підлягають реєстрації в Уповноваженому органі при видачі ліцензії на право здійснення відповідного виду страхування. Страхувальник може обирати найбільш прийнятний для себе варіант страхування, адже правила проведення одного й того самого виду страхування можуть істотно відрізнятись у різних страховиків.

Ефективність державного регулювання у сфері страхування багато в чому залежить від створення оптимальної системи страхового захисту на базі раціонального використання можливостей і переваг як обов'язкового, так і добровільного страхування [183].

Як і будь-яка економічна категорія, автотранспортне страхування відображає свою сутність в функціях. Існують різні думки щодо функцій, притаманних такій економічній категорії як страхування. У більшості праць вказується, що різним видам страхування відповідають такі функції страхування: ризикова, попереджувальна і контрольна. Відповідні функції виконує і автотранспортне страхування, оскільки виступає видом страхування. В.М. Фурман обґрунтовує більш широке коло функцій страхування, а саме: ризикова (компенсаційна), накопичувальна (заощаджувальна, капіталотворна), попереджувальна (превентивна),

стабілізує, виробнича, інвестиційна, бюджетозаміщувальна, контрольна й репресивна [200].

Виділимо основні функції автотранспортного страхування [39, 44, 63, 138, 182, 183]:

– ризикова функція полягає у переданні страховикові за певну плату матеріальної відповідальності за наслідки спричиненні подіями, визначеними чинним законодавством або умовами договору страхування, що пов'язані з володінням і використанням автотранспортних засобів. При настанні обумовленого договором або законом страхового випадку страхувальник звертається до страховика з вимогою відшкодувати наслідки ризику;

– функція створення і використання страхових резервів проявляється у створенні страховиком страхового фонду, що є резервом для наступних виплат за прийнятими страховиком зобов'язаннями перед його клієнтами. Формування страхових резервів виступає інструментом забезпечення платоспроможності страховика. Деякими авторами ця функція розглядається як нагромаджувальна функція страхування, при цьому зазначається, що нагромаджувальне призначення може бути реалізовано у вигляді:

а) накопичувальної функції, що безпосередньо стосується конкретної особи, для страхування якої укладено певне страхове зобов'язання, і яке реалізується у вигляді створення персоніфікованого страхового фонду, що належить до складу загального страхового фонду, необхідного для виконання страхових зобов'язань перед цією особою;

б) накопичувальної функції, що безпосередньо не стосується кожного страхувальника, і діє через єдиний страховий фонд, який в цілому створюється незалежно від змісту страхових зобов'язань страховика перед конкретними страхувальниками, за рахунок страхових внесків котрих створювався страховий фонд;

– превентивна (попереджувальна) функція. Учасники страхового процесу, а насамперед страховики, зацікавлені у попередженні настання страхових подій, або зменшенні їх наслідків. З цією метою превентивна

функція страхування передбачає широкий комплекс правових і фінансових заходів, що мають запобігати негативним наслідкам страхових випадків. До правових заходів відносять передбаченні чинним законодавством або договорами страхування застереження, згідно яких страховик може бути частково або повністю звільнений від зобов'язань з виплати страхових відшкодувань при зневажливому ставленні до цих застережень безпосередньо самого страхувальника. Крім правових заходів, в інтересах страховика передбачено проведення комплексу фінансових заходів. При цьому частина страхових премій направляється на фінансування превентивних заходів, що можуть зберегти застраховане майно в первісному стані. Такі витрати є доцільними, оскільки дають змогу досягти істотної економії коштів на виплату страхового відшкодування;

– контрольна функція, притаманна фінансам у цілому, проявляється зокрема у сфері страхової діяльності. Контрольна функція страхування полягає в строго цільовому формуванні коштів страхового фонду. Дана функція впливає з усіх вищевказаних специфічних функцій і реалізується одночасно з ними в конкретних страхових відносинах, в умовах страхування. У відповідності з контрольною функцією на підставі нормативних документів здійснюється фінансовий страховий контроль за правильним проведенням страхових операцій [40, с. 329-330]. Відповідно до контрольної функції здійснюється контроль за правильним проведенням страхових та інвестиційних операцій, оптимальним формуванням та цільовим використанням страхових фондів;

– інвестиційна функція. За допомогою страхування залучаються грошові кошти страхувальника. Ці грошові кошти формують страховий фонд, який використовується з метою збереження і примноження. При здійсненні страхування утворюються додаткові сприятливі умови для формування і поповнення ринку вільного капіталу, створюються умови для інвестування звільнених коштів страхувальника в економіку безпосередньо страховиком або через фондовий ринок та фінансових посередників.

Страховання характеризується не лише певними функціями, а й ґрунтується на основних, вихідних положеннях, що забезпечують його дію як економічного інструменту. Створення сучасної системи страхового захисту забезпечує високий рівень розвитку економічної системи, гарантує належний рівень соціального захисту населення. Технічний, технологічний та економічний прогрес стає підґрунтям для розвитку деяких галузей страховання, зокрема автотранспортного.

Автотранспортне страхування суттєво впливає на ефективний розвиток страхового ринку в цілому, а також сприяє соціально-економічному розвитку держави. Основні теоретичні засади здійснення будь-якого виду страхування включають: розгляд економічної природи, змісту та форм страхування, характерних ознак страхування як економічної категорії, принципів та функцій страхування. Відзначимо, що особливості класифікації автотранспортного страхування визначаються як специфікою його теоретичного розуміння, так і загальними властивостями страхування як виду діяльності. Автотранспортне страхування як економічна категорія має складний, багатоаспектний характер, взаємопов'язана з такими економічними категоріями як страхування, фінанси, кредит, інвестиційна діяльність тощо, та може бути сформульована як система економічних відносин щодо створення та використання спеціального грошового фонду для захисту інтересів громадян, підприємств, організацій у разі настання певних несприятливих подій, пов'язаних з володінням автотранспортними засобами, шляхом виплати страхового відшкодування.

1.2. Фінансовий механізм автотранспортного страхування

Сучасний розвиток економіки будь-якої країни забезпечується шляхом гармонійного поєднання системи державного регулювання та

регламентування економічних відносин та ринкового саморегулювання. Ринок впливає на розвиток суб'єктів господарювання й виробництво товарів та послуг на основі взаємодії елементів ринкового механізму, а саме, попиту, пропозиції та ціни. Система державного регулювання доповнює ринкове саморегулювання, спрямовуючи його на досягнення цілей і завдань, визначених економічною політикою уряду в цілому, та фінансовою політикою зокрема.

Важливим аспектом сучасних досліджень у галузі фінансової політики держави є вивчення характеру дії та складових фінансового механізму, за допомогою якого здійснюється регулювання соціально-економічного розвитку країни. Структура фінансового механізму визначається рівнем розвитку економіки, історичними та національними особливостями розвитку суспільства. Ефективна реалізація фінансового механізму можлива за умови досконалого володіння знаннями методології фінансового впливу на макроекономічні процеси.

Важливу роль в реалізації страхової послуги відіграє фінансова політика, що здійснюється з допомогою фінансового механізму, який є досить складною системою впливу на різні сторони фінансової діяльності окремих суб'єктів. Основним вектором цього впливу є взаємовідносини держави, яка виробляє і реалізує фінансову політику, із суб'єктами господарювання, що забезпечують виробництво ВВП.

В економічній літературі існує досить широкий спектр думок щодо визначення фінансового механізму. Фінансовий механізм може розглядатись як на мікрорівні – конкретного суб'єкта господарювання, його підрозділів, чи окремих операцій, так і на макрорівні (фінансовий механізм страхування, банківської системи тощо).

Враховуючи такий широкий спектр застосування категорії «фінансовий механізм», існує багато підходів до трактування даного поняття. Наявність різних думок відносно сутності фінансового механізму вимагає докладнішого розгляду цього питання.

Серед розмаїття визначень і підходів вчених до поняття «фінансовий механізм» можна умовно виокремити два підходи до розуміння його сутності.

Перший підхід полягає в тому, що під фінансовим механізмом розуміють функціонування самих фінансів. Матеріальним відображенням фінансових відносин є грошові потоки. Організація цих потоків, порядок їх здійснення відбувається за певними правилами, певними напрямками, що й характеризує фінансовий механізм [77, с.66].

Прибічником такого підходу є, наприклад, О. А. Івашко [78, с. 34], який зазначає, що за своєю сутністю фінансовий механізм – це методичні, організаційні й правові положення та заходи, які визначають функціонування фінансів у економіці держави, їхнє практичне використання для досягнення визначених відповідними програмами цілей та завдань.

Другий підхід до розгляду поняття «фінансовий механізм» полягає в тому, що його розуміють як сукупність методів і форм, інструментів, прийомів і важелів впливу на стан та розвиток економіки. Даний підхід відображає зовнішню дію функціонування фінансів, характеризує фінанси як вирішальний фактор впливу апарату управління на стан економіки [77, с. 66].

Так, видатний економіст В. М. Опарін [194] зазначає, що фінансовий механізм – це сукупність фінансових методів і форм, інструментів та важелів впливу на соціально-економічний розвиток суспільства.

На думку О. Д. Василика [33, с.51] фінансовий механізм – це сукупність форм і методів створення й використання фондів фінансових ресурсів з метою забезпечення різних державних структур, господарських суб'єктів і населення.

О. М. Ковалюк [86] вказує, що фінансовий механізм – це система фінансових форм, методів, важелів та інструментів, які використовуються у фінансовій діяльності держави і підприємств за відповідного нормативного, правового та інформаційного їхнього забезпечення, в контексті відповідної фінансової політики на мікроекономічному та макроекономічному рівнях.

С. І. Юрій [193] розглядає фінансовий механізм у двох аспектах і вказує на те, що у широкому розумінні – це комплекс фінансових методів і важелів впливу на соціально-економічний розвиток суспільства. За допомогою конкретних фінансових форм і методів здійснюються розподільні та перерозподільні відносини, утворюються доходи суб'єктів економічної діяльності і відповідні фонди грошових коштів. При цьому функціонування фінансового механізму ґрунтується на організаційно-правових положеннях та фінансовій інформації, які забезпечують практичне використання фінансів для досягнення визначених цілей і завдань.

Розглядаючи при цьому фінансовий механізм у вузькому розумінні автор, визначає як сукупність конкретних фінансових методів та важелів впливу на формування і використання фінансових ресурсів з метою забезпечення функціонування й розвитку державних структур, суб'єктів господарювання і населення [193].

Г. Г. Кірейцев [83, с.19] дає визначення поняття фінансового механізм як сукупності методів реалізації економічних інтересів шляхом фінансового впливу на соціально-економічний розвиток підприємства.

І. А. Бланк [12, с. 20] розглядає сутність фінансового механізму як сукупності основних елементів впливу на процес розробки і реалізації управлінських рішень в галузі фінансової діяльності.

Узагальнюючи думки вчених, можна зробити висновок, що фінансовий механізм – це комплекс спеціально розроблених і законодавчо закріплених форм та методів створення й використання фінансових ресурсів для забезпечення економічного розвитку, стійкості відносно зовнішніх та внутрішніх загроз та небезпек, а також забезпечення реалізації соціальних потреб громадян.

Складовими частинами фінансового механізму є фінансові методи, фінансові важелі, стимули та санкції, а також нормативно-правове забезпечення. Фінансовий механізм за ринкових умов потребує чіткої взаємодії всіх його складових [33]. Усі елементи фінансового механізму

повинні бути націлені на виконання основних функцій управління, а саме: планування, прогнозування, оперативного управління, регулювання, контролю, нагляду. Його вихідним структурним елементом є фінансове планування й прогнозування. Саме за його допомогою залучаються інші структурні елементи фінансового механізму.

Цілеспрямований вплив фінансового механізму на процес відтворення забезпечується вертикальною й горизонтальною координацією його елементів. Вертикальна координація здійснюється за допомогою елементів вищого рівня (фінансові методи), рознесених по елементах нижчого рівня (фінансові інструменти), які безпосередньо конкретизують їх дієвість за певними елементами механізму (фінансові важелі). Горизонтальна координація, що забезпечується саморегулюючою налаштованістю кожного елемента на виконання лише властивого йому навантаження, узгоджує дії безпосередньо не пов'язаних між собою елементів фінансового механізму за вертикальним рівнем та елементів, що належать до різних вертикальних рівнів [77, с.69].

Структура фінансового механізму представлена на рисунку 1.3.

За своєю сутністю фінансовий механізм – це методичні, організаційні й правові положення та заходи, які визначають функціонування фінансів у економіці держави, їхнє практичне використання для досягнення визначених відповідними програмами цілей та завдань. Реалізація фінансового механізму відбувається на рівні держави, регіону, підприємницької структури, фінансового інституту чи групи громадян.

На рівні страхової компанії функціонування фінансового механізму в основному спрямовано на управління її фінансовими ресурсами і результатами діяльності. З його допомогою досягається підвищення конкурентоспроможності страховика, гнучкість реагування на зміну умов зовнішнього середовища, забезпечується реалізація його фінансових інтересів.



Рис. 1.3. Структура фінансового механізму¹

Фінансовий механізм страхування дозволяє страховикові керувати фінансами через фінансові важелі з використанням фінансових методів для досягнення найбільшого ефекту від формування, розподілу і використання фінансових ресурсів. Структура фінансового механізму страхування представлена на рисунку 1.4.

Сутність фінансового механізму автотранспортного страхування, з урахуванням особливостей функціонування цього сегменту фінансового ринку, можна визначити як сукупність взаємоузгоджених фінансових методів, форм, інструментів та важелів впливу щодо акумулювання, розподілу та використання фінансових ресурсів відповідно до норм чинного законодавства з метою проведення ефективної страхової діяльності та

¹ джерело рисунку [33, с. 51]

управління ризиками, пов'язаними з володінням та користуванням автотранспортними засобами.



Рис. 1.4. Структура фінансового механізму страхування¹

Призначення фінансового механізму на будь-якому рівні його використання зводиться до двох основних функцій – фінансового забезпечення й фінансового регулювання соціально-економічних процесів.

Фінансове забезпечення реалізується на основі відповідної системи фінансування, яке може здійснюватись у трьох формах: самофінансування, кредитування, зовнішнє фінансування. У процесі реалізації фінансової політики держава може впливати на соціальний і економічний розвиток через усі три форми фінансового забезпечення. Надійність фінансового механізму

¹ складено автором

визначається достатнім забезпеченням потреб кожного суб'єкта у коштах на основі оптимізації співвідношення між формами фінансового забезпечення.

Фінансове регулювання – це метод здійснення державою функцій управління економічними й соціальними процесами при використанні фінансів. Фінансове регулювання полягає у регламентуванні розподільних і перерозподільних відносин у суспільстві.

Управління фінансовим механізмом ґрунтується на використанні відповідних важелів. За напрямом своєї дії вони поділяються на дві групи: стимули і санкції. Стимули матеріалізують фінансове заохочення, а санкції – фінансові стягнення. На практиці в ролі стимулів виступають різні пільги (в оподаткуванні, кредитуванні тощо), а санкції – це штрафи, пені, утримання тощо.

Ефективність фінансового механізму залежить від цілеспрямованого вибору фінансових інструментів та дієвості їх впливу на окремі сторони соціально-економічного розвитку [194].

До фінансових методів належать фінансовий аналіз, фінансовий контроль, фінансове планування і прогнозування.

Фінансовий аналіз страхової компанії – це комплексне вивчення характеристик діяльності страхової компанії з використанням сукупності методів обробки та узагальнення інформації бухгалтерської та статистичної звітності з метою отримання інформації для оцінки надійності страховика та прийняття управлінських рішень щодо підвищення ефективності його діяльності та співпраці з ним [208].

Специфіка страхової діяльності суттєво впливає на проведення фінансового аналізу страхової компанії, який має значні відмінності від традиційного фінансового аналізу підприємства.

Страховик, на відміну від промислових і комерційних підприємств, приймає від страхувальника гроші не в обмін на матеріальний товар, а в обмін на послугу, яка забезпечує страховий захист у вигляді майбутніх страхових виплат. Ця особливість потребує гарантій щодо здатності

страхової компанії відповідати за своїми зобов'язаннями перед страхувальниками. Фінансова надійність страховика – це спроможність страховика виконати страхові зобов'язання, прийняті за договорами страхування та перестраховування у випадку впливу несприятливих чинників.

Критеріями фінансової надійності страховика є [182]:

- розмір власних коштів;
- правильність розрахованих тарифних ставок;
- наявність збалансованого страхового портфеля;
- величина страхових резервів, відповідна сумі взятих страховиком на себе зобов'язань;
- ефективність розміщення страхових резервів;
- перестраховальні операції.

Здійснення фінансового аналізу діяльності страхової компанії містить кілька послідовних етапів: постановка завдання з орієнтацією на зацікавлену особу, оцінка наявних інформаційних ресурсів та технічних засобів, виявлення основних факторів фінансового стану, формування системи аналітичних фінансових показників, визначення порогових значень аналітичних показників, використання математичних методів та аналітичних процедур, проведення розрахунків, презентація отриманих результатів [208].

Особливої уваги заслуговує етап формування системи аналітичних фінансових показників, націлених на комплексну оцінку, визначення перспектив розвитку, досягнення стратегічних цілей, збільшення ринкової капіталізації, вдосконалення внутрішніх процесів та задоволення потреб користувачів страхових послуг [198, с. 213].

Загальна сукупність показників, які відображають ефективність ведення страховою компанією фінансової діяльності, може бути розділена на дві основні групи – об'ємні та часткові показники. Серед об'ємних показників аналізу фінансової діяльності страховиків до складу специфічних, характерних лише страховій справі, можуть бути віднесені показники обсягів

зібраних страхових премій, проведених страхових виплат, сформованих страхових резервів, показники часток перестраховиків; серед відносних показників – показники рівня виплат, рівня покриття страховими резервами прийнятих зобов'язань, показники річного руху резервів, група показників залежності від перестраховиків, показники рентабельності страхової діяльності, коефіцієнт Коньшина.

Набір показників фінансового стану має бути повним і враховувати внутрішні і зовнішні чинники, що впливають на діяльність страхової організації [186, с. 182].

В умовах глобалізації страхового ринку України є необхідність проводити аналіз фінансового стану страхових компаній за загальноприйнятими у світі методиками. Розроблена Національною асоціацією страхових організацій США (NAIS) методика дозволяє визначити рівень фінансової стійкості компаній, який може бути розглянутий як індикатор її майбутньої платоспроможності. Показники ділять на 4 групи:

- загальні показники;
- показники рентабельності;
- показники ліквідності;
- показники резервів.

Показники аналізують в динаміці, у кожного з них є максимально і мінімально допустимі обмеження

В українській практиці під час проведення фінансового аналізу страхової компанії оцінюється платоспроможність страховика. Забезпечення платоспроможності страховиків України контролюється Законом України «Про страхування», яким передбачено:

– наявність сплаченого статутного фонду та наявність гарантійного фонду страховика;

– створення страхових резервів, достатніх для майбутніх виплат страхових сум і страхових відшкодувань;

– перевищення фактичного запасу платоспроможності над розрахунковим нормативним запасом платоспроможності.

Законом України «Про страхування» встановлюється мінімальний розмір статутного фонду страховика, який займається автотранспортним страхуванням, що дорівнює сумі, еквівалентній 1 млн. євро [149, ст.30].

На міжнародному рівні нормативи платоспроможності регулюються відповідними Директивами Європейського Союзу «Solvency I Life Directive», «Solvency I Non-life Directive». З 1 січня 2014 року вступили у силу оновлені стандарти Solvency II.

Фінансовий аналіз страхової компанії крім зазначеної оцінки платоспроможності страховика містить аналіз ліквідності та фінансової стійкості (аналіз страхових резервів, оцінка їх достатності), аналіз ефективності інвестиційної діяльності доповнює оцінку фінансової стійкості страховика, аналіз рівня та якості перестрахового захисту, а також оцінку ефективності діяльності страхової компанії шляхом розрахунку показників рентабельності [208]. За підсумками фінансового аналізу простежується динаміка надходжень страхових премій, страхових виплат, співставляються темпи зростання витрат на ведення справи з динамікою надходжень. Фінансовий аналіз в розрізі окремих видів страхування дозволяє виявити найбільш і найменш прибуткові та збиткові, що є початковою інформацією для розробки управлінських рішень

Фінансовий контроль – це один із видів фінансової діяльності держави з перевірки суб'єктів господарювання всіх форм власності шляхом застосування встановлених чинним законодавством методів контрольної діяльності для виявлення недоліків у фінансовій звітності підприємств, установ, організацій в процесі створення, розподілу, використання грошових фондів. Об'єктами державного фінансово-економічного контролю виступають збереження й ефективне використання ресурсів, а також відповідність фінансово-господарських операцій страхової компанії вимогам законодавства [187].

Фінансовий контроль в страхуванні в загальному розумінні передбачає перевірку правильності вартісного розподілу та перерозподілу валового внутрішнього продукту і національного доходу за відповідними фондами грошових коштів та їх цільовим використанням. У вузькому розумінні, державний фінансовий контроль страхової компанії є упорядкованою нормами права діяльністю держави щодо перевірки своєчасності і точності фінансового планування, обґрунтованості й повноти надходжень доходів у відповідні фонди грошових коштів, правильності та ефективності їх використання, а також важливим елементом системи управління фінансами, що реалізує основні завдання фінансової політики держави загалом [187].

Фінансове планування – діяльність щодо складання планів, формування і використання фінансових ресурсів на рівні підприємств, галузевих структур, адміністративно-територіальних одиниць, держави в цілому.

Фінансове планування діяльності страхової компанії – це вивчення фінансових потреб компанії на визначений період, виходячи з надходжень страхових платежів, наявності фінансових ресурсів і напрямів їх використання. Система фінансового планування страхової організації включає три підсистеми: стратегічне фінансове планування, поточне фінансове планування та оперативне фінансове планування.

Фінансові важелі діють у межах фінансових інструментів. До фінансових важелів можна віднести тарифну політику, прями й опосередковані заходи державного регулюючого впливу на процес формування ринкових цін, дивіденди, заробітну плату, норми амортизаційних відрахувань, норми штрафних санкцій, підвищення кваліфікації, акредитація, ліцензування тощо. Фінансові стимули використовуються суб'єктами фінансових відносин з метою спонукання до ініціативної та високоефективної діяльності, недопущення порушення законодавства. Фінансові санкції ж застосовуються до суб'єктів економічної діяльності, що порушують фінансову дисципліну або порядок ведення фінансово-господарської діяльності.

У страхуванні застосовується велика кількість фінансових важелів, що обумовлено наявністю в Україні жорсткої системи регламентації та контролю за страховою діяльністю з боку контролюючих органів. Основними важелями впливу на страхову діяльність є податки та обов'язкові платежі; нормативи ліквідності, капіталу і платоспроможності, прибутковості, якості активів та ризиковості операцій, якості систем управління та управлінського персоналу, дотримання правил надання фінансових послуг та інші показники; порядок формування статутного капіталу страховика; правила формування, обліку та розміщення страхових резервів; вимоги до рейтингу фінансової надійності (стійкості) страховиків та перестраховиків-нерезидентів; штрафи та інші стягнення у разі порушення вимог чинного законодавства.

Прикладом застосування фінансових важелів в автотранспортному страхуванні є порядок розрахунку страхових тарифів добровільного страхування наземних транспортних засобів, що регламентується правилами страхування. Правила страхування характеризують умови страхування, на підставі яких укладається договір страхування. Правила страхування є одним з основних документів компанії. Вони розробляються страховиком для кожного виду страхування окремо і підлягають реєстрації в Нацкомфінпослуг при видачі ліцензії на право здійснення відповідного виду страхування. Страхувальник може обирати найбільш прийнятний для себе варіант страхування, адже правила проведення одного й того самого виду страхування можуть істотно відрізнитися у різних страховиків.

Правилами страхування наземних транспортних засобів передбачено, що розміри страхових тарифів визначаються залежно від страхової суми, терміну страхування і розміру умовної франшизи, обраних страхувальником страхових випадків, ряду чинників, що впливають на рівень ризику виникнення страхового випадку (місця та умов зберігання, марки (моделі) транспортного засобу, року випуску; стажу водія (якщо водіїв декілька, то кожного з них); наявності охоронної сигналізації та протиугінних пристроїв (з урахуванням чи без урахування зносу). Страховик при визначенні

страхових премій застосовує систему знижок та надбавок «бонус-малус» залежно від результатів попереднього страхування.

Таким чином, розуміння сутності фінансового механізму автотранспортного страхування є подібним до розуміння сутності фінансового механізму. Структурна організація фінансового механізму автотранспортного страхування також є стандартною. Проте змістове наповнення переважної більшості складових механізму має суттєві відмінності, пов'язані із специфікою основної діяльності економічних агентів на ринку автотранспортного страхування та особливостями страхового продукту.

1.3. Суб'єкт-об'єктні відносини на ринку автотранспортного страхування

Страховий ринок як багатогранна соціально-економічна система є складноорганізованим механізмом, який має свою внутрішню структурну будову, що формується під впливом чинників зовнішнього оточення. Внутрішня структура страхового ринку представлена сукупністю суб'єктів страхових відносин, які переслідують свої специфічні інтереси та виконують певні функції, та об'єктів, тобто страхових продуктів, що реалізуються. На етапі формування сучасного ефективно діючого страхового ринку, доцільно сформувати чітке визначення складу суб'єктів та об'єктів страхового ринку та ринку автотранспортного страхування, а також механізму їх взаємодії. На особливу увагу заслуговує характеристика суб'єктного складу страхового ринку, обґрунтування функціонального значення кожного з учасників, визначення особливостей суб'єкт-об'єктних відносин у автотранспортному страхуванні.

Питання суб'єктного складу страхового ринку досліджувались як зарубіжними, так і вітчизняними авторами, такими як В. Д. Базилевич [182],

Д. Бланд [184], О. О. Гаманкова [42], С. С. Осадець [183], В. Й. Плиса [138], К. Е. Турбіна [188] та іншими. Віддаючи належне вагомим внескам перелічених науковців, слід зазначити, що подальшого наукового обґрунтування потребують питання сутності і властивостей суб'єкт-об'єктних відносин у страхуванні, особливостей їх прояву в окремих сегментах страхового ринку.

Страховий ринок – частина фінансового ринку, де об'єктом купівлі-продажу виступає страховий захист, формується попит і пропозиція на нього, відбуваються процеси акумуляції та перерозподілу страхових ресурсів з метою захисту майнових інтересів суспільства. Необхідними атрибутами страхового ринку є його учасники, тобто суб'єкти, та товар – об'єкти.

До переліку основних суб'єктів, що діють на страховому ринку України зараховують страховиків та страхувальників, об'єднання страховиків, посередників страхового ринку, державу в особі уповноваженого органу нагляду за страховою діяльністю.

Головними суб'єктами страхового ринку виступають страховики й страхувальники, кожний з яких виконує свої функції, специфіку та механізм реалізації економічних інтересів. Зростання ризиків, збільшення чисельності страховиків і страхувальників та ускладнення механізму взаємовідносин між ними обумовлюють існування посередників, якими на страховому ринку виступають страхові агенти та страхові брокери (рис. 1.5). Страхові посередники спроможні суттєво активізувати роботу всіх суб'єктів страхового ринку [91, с.34].

Основний функціональний обов'язок страхових агентів на страховому ринку полягає в представленні страховика, його інтересів за винагороду на підставі договору зі страховиком. Обов'язком страхового агента є робота, пов'язана з підготовкою, укладанням та виконанням договорів страхування, одержання страхових платежів, виконання роботи, пов'язаної зі здійсненням страхових виплат та відшкодувань.



Рис. 1.5. Класифікація посередників на страховому ринку України¹

Страхові брокери, в свою чергу, є самостійними суб'єктами підприємницької діяльності. Вони здійснюють посередницьку діяльність від свого імені на підставі брокерської угоди з особою, що виступає страхувальником. Функціональними обов'язками страхових брокерів є консультування, експертно-інформаційні послуги, робота пов'язана з підготовкою, укладанням та виконанням договорів страхування (перестраховання), одержання та перестраховання страхових платежів, робота щодо врегулювання збитків та інші посередницькі послуги у страхуванні (перестрахованні).

Важлива роль на ринку страхування належить не тільки страховим агентам і брокерам, а й непрямим страховим посередникам, що представлена двома групами суб'єктів: професійні оцінювачі ризиків (андерайтери, сюрвейєри) та професійні оцінювачі збитків (аварійні комісари, аджастери,

¹ складено автором

диспашери) та нестраховим посередникам, таким як консалтингові та аудиторські фірми, рекламні агенції [8, с.179].

Крім того, страховикам, як і іншим суб'єктам підприємництва, притаманним є створення різного роду об'єднань для координації своєї діяльності, захисту інтересів своїх членів, вирішення загальних питань. Законом України «Про страхування» передбачено можливість створення та порядок реєстрації таких об'єднань страховиків [149, ст. 13]. В Україні створено такі об'єднання страховиків: Ліга страхових організацій України (ЛІСОУ), Моторне (транспортне) страхове бюро України (МТСБУ), Морське страхове бюро (МСБ), Авіаційне страхове бюро (АСБ), Українське медичне страхове бюро, Ядерний страховий пул, Авто-КАСКО пул, Товариство актуаріїв України (ТАУ), Всеукраїнська асоціація аварійних комісарів (ВААК).

Проте, акцентуючи увагу на ринкових процесах, слід пам'ятати, що вони не можуть відбуватися та розвиватися без участі держави, яка в сфері страхування може виступати утримувачем національних страхових резервних фондів; гарантом (емітентом державних гарантійних зобов'язань); страховиком (власником, засновником, акціонером державних страхових компаній); страхувальником (по страхуванню, що здійснюється від імені і/або на користь державних підприємств); контролером страхових компаній; суб'єктом регулювання страхового ринку [71]. Суб'єктом страхового ринку з боку держави є Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг (Нацкомфінпослуг).

Страховий ринок передбачає самостійність суб'єктів ринкових відносин, їх рівноправне партнерство, розвинену систему горизонтальних та вертикальних зв'язків між ними. У межах страхового ринку забезпечується органічний зв'язок між зазначеним колом зацікавлених осіб шляхом спільного визнання потреби у страховій послугі. Взаємодія суб'єктів на страховому ринку України представлена на рисунку 1.6.



Рис. 1.6. Структура страхового ринку України¹

¹ складено автором

За чинним законодавством України об'єктами страхового ринку виступають «майнові інтереси, що ... пов'язані з життям, здоров'ям, працездатністю та пенсійним забезпеченням (особисте страхування); з володінням, користуванням і розпорядженням майном (майнове страхування); з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі (страхування відповідальності)». Тобто страхові продукти у вигляді специфічних послуг, що реалізуються на основі укладеного договору страхування [149, ст.4].

Страхова послуга – це фінансова послуга у формі продажу зобов'язань за надання страхового захисту, яку пропонують на ринку страховики страхувальникам [42].

Вперше законодавчо визначено належність страхової послуги до складу фінансових Законом України «Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг» [150].

Страховим послугам притаманні певні характеристики, особливість яких зумовлює специфіку маркетингу страхових послуг. Ці характеристики можна умовно поділити на загальні та специфічні. До загальних характеристик страхових послуг належать характеристики, властиві усім послугам. У науковій літературі таких загальних характеристик послуг виділено чотири – так звані «4Н»: невідчутність, невіддільність від джерела (одночасність виробництва і споживання), непостійність якості (гетерогенність, мінливість) і незбережність [182, с. 11-14].

До специфічних характеристик страхової послуги відносяться ймовірність настання страхового випадку, необхідність актуарного інструментарію, попередня невизначеність розміру страхового відшкодування, строковість дії договору страхування, цільове використання утвореного страхового фонду на покриття витрат за раніше обумовленими випадками, матеріальна зацікавленість суб'єкта страхування у позитивному результаті заходу, який страхується, єдність, протистояння та залежність договірних сторін «страховик – страхувальник», специфічність

взаємовідносин сторін (фінансових, правових, морально-етичних, наприклад, суброгація, контрибуція, франшиза тощо) на основі принципу добропорядності, наявність та супровід додаткових послуг, участь клієнта у реалізації послуги, яка не обмежена його статусом споживача [165, с. 162].

У світовій практиці використовується класифікація страхових послуг відповідно до міжнародних норм. Так, згідно з директивами колишнього Європейського Економічного Співтовариства, а тепер Європейського Союзу, з 1 січня 1978 року країни-члени цієї організації використовують класифікацію, яка встановлює 7 класів довгострокового страхування (життя і пенсій) і 18 класів загального страхування. Згідно цієї класифікації в багатьох країнах світу проводиться ліцензування страхової діяльності. З 1996 р. подібний підхід практикується в Україні при видачі ліцензій страховикам відповідно до вимог чинного законодавства України, якими передбачено 22 види страхування, замість класів. Безперечна перевага такої класифікації полягає в тому, що вона значною мірою наближена до загальноєвропейських стандартів. Це сприяє взаєморозумінню між вітчизняними та іноземними страховими компаніями, що з огляду на інтернаціональний характер страхового бізнесу є дуже позитивним. Взаємозв'язок між структурою та змістом страхових послуг у вітчизняній і зарубіжній практиці наведено у додатку Д.

Проаналізувавши структуру страхового ринку України за суб'єктно-об'єктним змістом, можна зробити висновок, що страховий ринок є складною, динамічною системою, з розвиненою мережею горизонтальних і вертикальних взаємозв'язків між його складовими.

В свою чергу, сегменту автотранспортного страхування, як складовій страхового ринку, притаманні вищеперераховані характеристики. Проте, необхідно враховувати, що даний сегмент має деякі відмінні особливості, що проявляються у специфічності ринку автотранспортного страхування. Розглянемо детальніше ці особливості.

Специфічністю ринку автотранспортного страхування за суб'єктним складом є відсутність деяких суб'єктів ринку, а також виконання наявними суб'єктами ринку дещо відмінних функціональних обов'язків.

Характерним для сегменту автотранспортного страхування є взаємодія таких суб'єктів страхового ринку як страховики, що мають ліцензію на здійснення відповідних видів страхування; страхувальники, переважно власники транспортних засобів, або особи, що керують цими транспортними засобами, та посередники, а саме страхові агенти та страхові брокери, непрямі посередники страхового ринку.

Особливістю сегменту автотранспортного страхування в порівнянні зі страховим ринком в цілому є доволі розвинена система взаємовідносин між страховими компаніями та банківськими установами, так званий bancassurance [34, с. 274-275]. Так за даними експертів, страховими компаніями через банківську мережу реалізується 79,2% угод зі страхування автокаско[85]. Розвиток співпраці між страховими компаніями та банками зумовлений необхідністю поглиблення інтеграційних процесів з метою виробництва конкурентоспроможних продуктів, розширення каналів збуту і більш якісного задоволення потреб клієнтів у послугах автотранспортного страхування.

Найбільш поширені форми співпраці і конвергенції страхових компаній і банків наведено в таблиці 1.3 [169].

Основною формою співпраці в сфері реалізації банками концепції банківського страхування як для страхового ринку в цілому, так і для ринку автотранспортного страхування, є діяльність банків та страховиків на основі агентських угод.

На ринку автотранспортного страхування непрямі посередники представлені андерайтерами (має право від імені страховика брати на страхування запропоновані ризики, визначати тарифні ставки та умови договору на основі норм страхового права), сюрвеєрами (здійснює огляд майна, що приймається на страхування, його оцінку та визначає ймовірний

ступінь настання страхового випадку) та аварійними комісарами (встановлює причини настання страхового випадку, характер та розмір збитку в результаті настання страхового випадку) [182].

Таблиця 1.3

Види та характеристика основних форм bancassurance¹

Форма співпраці	Характеристика взаємовідносин
1. Початкова форма	обмежується наданням страховою компанією послуг клієнтам банку і самому банку на договірних основах. Ця форма не є по суті bancassurance, оскільки відсутня конвергенція каналів продажів і спільних продуктів.
2. Форма агентських відносин	припускає розповсюдження страхових послуг з угоди з банком через його агентську мережу.
3. Форма кооперації	при якій партнери утворюють договірний альянс, створюючи на договірній основі режим найбільшого сприяння у всіх галузях співпраці. Це вищий ступінь співпраці, що вимагає координації спільного бізнесу на довготривалій постійній основі.
4. Форма контролю	припускає застосування механізму контролю аж до злиття і поглинання, за допомогою якого банк або страховик має намір досягти своїх стратегічних цілей. Поглинання шляхом придбання пакету акцій достатнього для участі в управлінні страховою компанією або банком дозволяє ефективно використати канали продажів, розширити і диверсифікувати продуктивний ряд і клієнтську базу, що є найбільш поширеною і ефективною стратегією реалізації банківського страхування, що реалізовується світовими лідерами ринків фінансових послуг.
5. Форма фінансового супермаркету	є вищою фазою інтеграції банку і страхової компанії. При цьому структури банку і страхової компанії повинні бути тісно інтегровані між собою не тільки на рівні фронт-офісних структурних підрозділів, що забезпечують спільне використання каналів продажів фінансових послуг, але і на рівні загального бек-офісу.

Спільною рисою для страхового ринку і для ринку автотранспортного страхування є функціонування об'єднань страховиків. У сфері автотранспортного страхування захистом інтересів страховиків, координацією їх діяльності, вирішенням загальних питань займаються такі об'єднання:

¹ складено автором на основі [85]

– у галузі майнового страхування, що представлено на ринку автострахування послугами із каско страхування – Ліга страхових організацій України та Авто-Каско пул;

– у галузі страхування відповідальності, що представлено на ринку автострахування послугами із внутрішнього і зовнішнього («Зелена картка») страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів – Моторне (транспортне) страхове бюро України.

Уповноваженим органом державного нагляду за страховою діяльністю у сегменті автотранспортного страхування є Нацкомфінпослуг, яка здійснює нагляд за страховою діяльністю з метою дотримання вимог законодавства України учасниками страхового ринку, ефективному розвитку ринку, запобігання неплатоспроможності страховиків та захисту інтересів страхувальників.

Об'єктами ринку автотранспортного страхування є відповідальність власників транспортних засобів та безпосередньо самі транспортні засоби, а також вантажі та багаж.

За міжнародною класифікацією до автотранспортного страхування належать страхові послуги другого типу, третього (страхування наземних транспортних засобів) та десятого класів (страхування відповідальності власників моторизованих транспортних засобів), згідно української класифікації – шостий (страхування наземного транспорту), дев'ятий (страхування вантажів та багажу (вантажобагажу)) та дванадцятий класи (страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту) відповідно.

Взаємодія суб'єктів і об'єктів ринку автотранспортного страхування в Україні представлена на рисунку 1.7.

Наявність певних особливостей механізму реалізації страхових послуг веде до виникнення додаткових ризиків та загроз для сегменту автотранспортного страхування, а отже, і для страхового ринку в цілому.



Рис. 1.7. Взаємодія суб'єктів і об'єктів на ринку автотранспортного страхування¹

Особливості суб'єктно-об'єктних відносин на ринку автотранспортного страхування наведені в таблиці 1.4.

Однією із основних загроз є зростання кількості шахрайств через наявність певних особливостей при оформленні документів для виплати страхового відшкодування, як зі сторони страховиків так і зі сторони страховальників.

¹ складено автором

Особливості суб'єктно-об'єктних відносин ринку автотранспортного страхування¹

Суб'єктно-об'єктні відносини		Особливості для автотранспортного страхування	Особливості механізму страхування	Додаткові ризики й загрози
Суб'єкти	1.Страховики 2.Страховальники 3.Страхові посередники: - страхові агенти - страхові брокери - андерайтери - сюрвеєри - аварійні комісари 4.Об'єднання страховиків	1.Страховики представлені страховими компаніями, що мають ліцензію на здійснення відповідних видів страхування; 2.Страховальниками виступають власники ТЗ та особи, що ними керують	1. Деякі функції посередників виконують безпосередньо страхові компанії 2. Можливість спрощення процедури оформлення документів при настанні страхового випадку 3. Розвинена система «bancassurance»	1.Зростання кількості шахрайств при оформленні документів для виплати страхового відшкодування 2. Падіння рівня довіри до страхових компаній
Об'єкти	1.Транспортні засоби 2. Цивільна відповідальність власників ТЗ 3. Вантажі	Комплексний характер об'єкту страхування		Збільшення вартості страхової послуги

При настанні страхового випадку (дорожньо-транспортної пригоди) страховальник звертається до страхової компанії для оцінки встановлення причин настання страхового випадку, характеру та розміру збитку в результаті страхового випадку. Ці функції, як правило, покладені на аварійних комісарів. При цьому, через недосконалість законодавства, недостатній рівень професіоналізму страхових посередників та інші чинники, створюється можливість для шахрайств (наприклад, завищення чи заниження розміру понесених збитків). Це в свою чергу, призводить до підриву рівня довіри до страхових компаній, падіння обсягу надходжень страхових премій та диспропорцій між страховими преміями та рівнем страхових виплат.

¹ складено автором

Особливістю об'єкту на ринку автотранспортного страхування є його комплексний характер. Так об'єктами страхування можуть бути різноманітні типи транспортних засобів, додаткове обладнання, яке певною мірою пов'язане з експлуатацією автотранспорту, цивільно-правова відповідальність відносно третіх осіб. Комплексний характер об'єкту страхування впливає на вартість послуги, що надається страховою компанією, може призводити до її здорожчання.

Наявність додаткових ризиків та загроз прямо пропорційно впливає на рівень фінансової безпеки страхового ринку та вимагає акцентованої уваги з боку держави.

Поступове наближення вітчизняних стандартів у питаннях, що стосуються сфери страхування, до загальноприйнятих, інтеграція до міжнародних систем страхування та перестраховування надає актуальності питанням державного регулювання страхової діяльності та саморегулювання страхового ринку.

Державне регулювання страхового ринку – сукупність економічних, адміністративно-правових та організаційно-технологічних відносин між суб'єктами страхового ринку і державою під час цілеспрямованого комплексного впливу останньої на страховий ринок як єдину систему [197].

Вплив держави на страховий ринок здійснюється переважно через формування законодавчої і нормативної бази діяльності учасників страхового ринку та передбачає вибір моделі державного регулювання [170, с.76].

Для України характерним є жорстке регулювання та нагляд за страховою діяльністю. Про це свідчить неодноразова зміна центрального органу у справах нагляду за страховою діяльністю, наявність жорстко регламентованих умов отримання ліцензії на кожний вид страхування, чіткі вимоги до платоспроможності страховиків, захист інтересів страхових компаній державою, умови вільної конкуренції під час страхової діяльності.

З метою оптимізації функцій держави в економіці при реалізації державної політики, важливим є пошук оптимального співвідношення державного регулювання й саморегулювання. Сучасна економічна теорія визнає, що в умовах відмови від державного регулювання ефективність ринку буде в значній мірі знижена через монополістичні змови найбільших учасників ринку. При сильному ж втручанні держави у діяльність ринку багато чого починає залежати від державного апарату, здатного звести переваги ринкової економіки до командно-адміністративної системи із зовнішніми елементами ринку [73, с. 235].

Особливість вітчизняного страхового ринку визначається тим, що відбуваються процеси адаптації до сучасних ринкових умов господарювання. Проявом змін у системі державного регулювання в Україні є утворення інституційних формувань та їх трансформація у фахові об'єднання.

Рівень демократичного розвитку суспільства й розбудови правової держави прямо пов'язані з ефективністю функціонування фахових саморегулювальних і самоврядних об'єднань, що сприяють формуванню конкурентних ринкових відносин, гармонізації відносин між суб'єктами підприємництва і владою [73, с. 235]. При цьому слід враховувати двоїстий характер впливу саморегулювання на страховий ринок. З одного боку саморегулювання здатне забезпечити максимальну гнучкість щодо учасників ринку та їх інтересів і мінімізувати державні витрати на регулювання. З іншого боку, саморегулюючі організації мінімально враховують інтереси аутсайдерів ринку та створюють певні додаткові обмеження для входу на ринок.

Тому для ефективного функціонування страхового ринку та його розвитку, важливим є наявність розвиненої системи взаємодії інститутів саморегулювання й державного регулювання в цілому.

Висновки за розділом 1

1. Теоретичне забезпечення розвитку автотранспортного страхування є неповним з огляду на розбіжності у існуючих визначеннях, аналізі сутності та механізмів здійснення, результатах досліджень системи зв'язків даного поняття з системою економічних категорій. Виходячи із сутності окремих елементів категорії «автотранспортне страхування» може бути визначене як система економічних відносин щодо створення та використання спеціального грошового фонду для захисту інтересів громадян, підприємств, організацій у разі настання певних несприятливих подій, пов'язаних з володінням автотранспортними засобами, шляхом виплати страхового відшкодування. Як економічна категорія автотранспортне страхування є системним, динамічним, континуально-дискретним і суб'єктивно-об'єктивним. Як явище автотранспортне страхування має багато аспектів прояву, пов'язаних з об'єктами, суб'єктами страхування, страховими ризиками, формами та механізмом здійснення, що обумовлює ширину класифікаційних ознак, які можуть бути застосовані до нього.

2. Фінансовий механізм автотранспортного страхування є подібним за суттю та структурною організацією до фінансового механізму загалом. Однак, внаслідок того, що на ринку автотранспортного страхування діють суб'єкти із специфічними формами руху фінансових потоків та реалізується специфічний продукт, компоненти зазначеного механізму мають особливу форму, наслідок їх застосування є менш визначеним, ніж наслідки застосування фінансового механізму на інших ринках фінансових послуг чи товарів. Основна відмінність полягає у диспозитивності рівня визначеності фінансових потоків страховика, фінансових методів та інструментів та рівня урегульованості відносин на страховому ринку. Гіпотетично, існуюча суперечність між високим рівнем невизначеності фінансових потоків на

ринку та високим рівнем ступеня урегульованості відносин буде більшою для страхового ринку в цілому, ніж для автотранспортного страхування, що обумовлюватиметься більшою сталістю страхового продукту на останньому.

3. Страховий ринок характеризується розгалуженими суб'єкт-об'єктними відносинами, які виникають у процесі реалізації чи виникнення страхового продукту. При цьому кожна окрема група суб'єктів контролює окрему стадію надання послуги. В залежності від типу страхового продукту можливою є концентрація функцій більшості суб'єктів-посередників в межах окремої організаційної структури. Для ринку автотранспортного страхування властивим є саме таке обмеження суб'єктного складу з передаванням основних функцій посередників поєднанню «bancassurance». Це, а також стандартизація страхових продуктів, дали змогу спростити систему суб'єкт-об'єктних зв'язків на ринку автотранспортного страхування. Водночас комплексний характер більшості послуг автотранспортного страхування є причиною часткового поєднання ризиків, їх акумуляції в межах окремих страхових продуктів. Як правило акумуляція ризиків є підставою для збільшення вартості страхової послуги та/чи зменшення ефективності її продажу. Таким чином, специфіка суб'єкт-об'єктних відносин автотранспортного страхування визначає більшу прогнозованість стану зазначеного сегменту ринку та порівняно меншу ефективність його функціонування.

Результати досліджень опубліковано в працях [14], [16], [17], [23], [25], [52].

РОЗДІЛ 2

СУЧАСНІ ПАРАМЕТРИ РОЗВИТКУ РИНКУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ УКРАЇНИ

2.1. Основні тенденції розвитку автотранспортного страхування України

Важливою сферою національної економіки України є фінансовий сектор, однією з складових якого виступає страховий ринок. Ефективне функціонування страхового ринку має важливе значення для розвитку національної економіки, підвищення добробуту та рівня захищеності населення.

До початку світової фінансової кризи страховий сектор України розвивався досить динамічно: стрімко зростали кількість учасників страхового ринку, вартість активів страхових компаній, обсяг страхових премій та страхових виплат, попит на послуги з боку страхувальників. Зміни зовнішнього середовища функціонування ринку, зокрема вплив світової фінансової кризи, спричинили негативний вплив на страховий ринок України.

Питання стану та перспектив розвитку страхового ринку в цілому, та ринку автострахування зокрема, досить широко висвітлюються у працях В. Д. Базилевича [182], О. О. Гаманкової [44], Н. М. Добоша [62], Г. В. Кравчук [99], С. С. Осадця [183], В. Й. Плиси [137], В. М. Фурмана [199] та багатьох інших.

Проте у зв'язку зі стрімкими змінами, що відбуваються в економіці України, дослідження в цій сфері набули ще більшої актуальності. Оцінка стану та тенденцій розвитку ринку страхування в сучасних умовах є необхідною умовою для вирішення проблем, які стримують розвиток вітчизняного страхового ринку.

Страховий ринок є найбільш капіталізованим серед інших небанківських фінансових ринків. Станом на кінець 2004 року нараховувалось 387 страхових компаній, а вже у 2013 році – 407. У період з 2014 року до першого півріччя 2015 року кількість страхових компаній зменшилась, що обумовлено загальною нестабільною економічною та політичною ситуацією в країні. На кінець 2014 року налічувалось 382 компанії, у першому півріччі 2015 року – 374.

Основні показники діяльності страхового ринку та його динаміка представлені на рисунку 2.1.

В період з 2004 по 2005 рік спостерігалася тенденція до зменшення обсягу зібраних страхових премій, при цьому, показники рівня валових та чистих страхових виплат зросли. У 2005 році обсяг валових страхових премій становив 12853 млн. грн., що на 6578 млн. грн. менше у порівнянні з 2004 роком, обсяг валових страхових виплат становив у 2004 та 2005 роках 1540 млн. грн. та 1894 млн. грн. відповідно. Рівень валових страхових виплат у 2004 році становив 7,9 %, у 2005 році – 14,7 %. Значкння показника рівня чистих страхових виплат у 2005 році у порівнянні з 2004 роком зросли з 14,6 % до рівня 20,7 %.

У період з 2005 по 2008 років основні показники діяльності страхового ринку України виявили тенденцію росту. Обсяг валових страхових премій у 2008 році становив 24008,6 млн. грн. Темпи приросту валових страхових премій за вказаний період становили у 2006 році порівняно з 2005 роком – 107,6 % , у 2007 році порівняно з 2006 роком – 130,2 %, у 2008 році порівняно з 2007 роком – 133,3 %. Обсяг валових страхових премій у 2008 році склав 7050,7 млн. грн., що майже у 4 рази більше в порівнянні з аналогічним показником 2005 року. Показники рівня валових та чистих страхових виплат значно зросли і становили у 2008 році 29,4 % та 41 % відповідно.

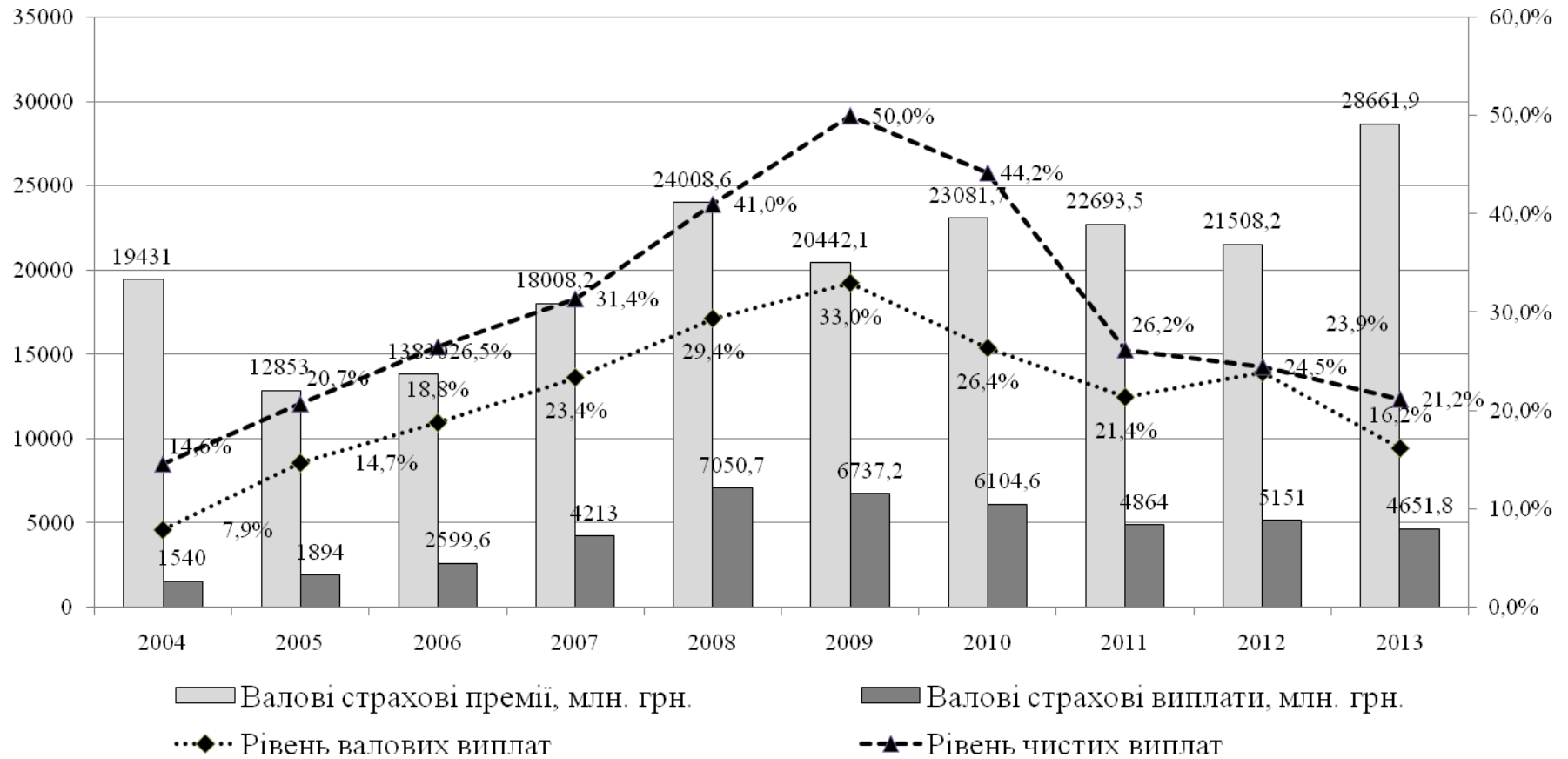


Рис. 2.1. Динаміка основних показників діяльності страхового ринку України за 2004-2013 рр.¹⁵

¹⁵ за даними сайту Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг <http://nfp.gov.ua>

За результатами 2009 року відзначалися темпи спаду більшості показників страхової діяльності. Так у 2009 році спостерігалось падіння обсягів страхових премій та виплат через вплив світової фінансової кризи. У порівнянні з 2008 роком динаміка показників свідчила про такі тенденції: на 14,9 % зменшилися обсяги надходжень валових страхових премій, а обсяг чистих страхових премій зменшився на 20,8 %, на 4,4 % зменшилися валові страхові виплати, а обсяг чистих страхових виплат – на 6,2 %. Варто зауважити, що незважаючи на зниження обсягів валових та чистих страхових премій і виплат станом на кінець 2009 року рівень валових виплат склав на 3,6% більше в порівнянні з 2008 роком і становив 33%, а рівень чистих виплат зріс порівняно з 2008 роком на 9 % і становив 50%, що є найбільшим із зафіксованих значень відповідних показників за весь проаналізований період.

У 2010 році на страховому ринку України відбулося незначне «пожвавлення». У порівнянні з 2009 роком на 2639,6 млн. грн. збільшилися обсяги надходжень валових страхових премій. При цьому відбулося скорочення обсягу валових страхових виплат на 632,6 млн. грн. порівняно з 2009 роком. У відповідності до вказаних тенденцій зменшилися рівень валових виплат до показника 26,4 % та чистих страхових виплат до показника 44,2 %.

Результатами функціонування страхового ринку у 2011 та 2012 роках стало скорочення основних показників діяльності ринку. Обсяг надходжень валових страхових премій скоротився, обсяг валових страхових виплат був майже незмінним, рівень чистих страхових виплат скоротився.

Макроекономічне відновлення страхового ринку спостерігалось у 2013 році. Обсяг валових страхових премій зріс до позначки 28661,9 млн. грн. Обсяг валових страхових виплат становив 4651,8 млн. грн. Рівень валових страхових виплат становив 16,2 %, рівень чистих страхових виплат – 21,2%.

Проведений аналіз показав циклічність розвитку страхового ринку України. Згідно результатів дослідження можна виділити два періоди

розвитку страхового ринку: докризовий, що охоплює 2005-2009 роки; після кризовий період – з 2009 року до теперішнього часу.

Кожний з вказаних періодів має свої особливості. В період з 2005 по 2009 роки після невеликого спаду розвитку страхового ринку відбувається поступове зростання та насичення ринку. На ринку зростає кількість компаній, що надають страхові послуги, зростає рівень валових премій та рівень валових виплат. Але через світову фінансову кризу у 2009 році вітчизняний страховий ринок зазнає збитків. Це обумовлено дією ряду факторів: економічних, політичних та соціальних. Для виходу з кризового становища в період з 2009 по 2011 роки проводять ряд заходів, але тенденція до зниження показників діяльності страхового ринку зберігається. У 2013 році відбувається подолання наслідків економічної кризи та «пожвавлення» страхового ринку.

Автотранспортне страхування займає значну частку у структурі страхового ринку України, а, отже, його стан значно впливає на загальний розвиток страхового ринку України. Це зумовлює необхідність його детального аналізу та виокремлення основних проблем та загроз, що можуть вплинути на його розвиток, з метою подальшого їх усунення.

З аналітичного розгляду при дослідженні стану ринку автотранспортного страхування України було виключено такий вид страхових послуг як страхування вантажів з двох причин: за змістом цей вид страхування відноситься до майнового; облік страхування вантажів у звітності страхових компаній і іншій фінансовій звітності ведеться не за окремими видами транспорту, а включає страхування вантажів на інших видах транспорту.

На рисунку 2.2, 2.3 наведено структурне співвідношення видів автотранспортного страхування за преміями та виплатами відповідно, що відображує загальні тенденції змін ринку автотранспортного страхування в Україні. За преміями ринок структурований, структура майже незмінна. За виплатами ринок знаходиться в динаміці, структура його випадкова,

основним джерелом змін є обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

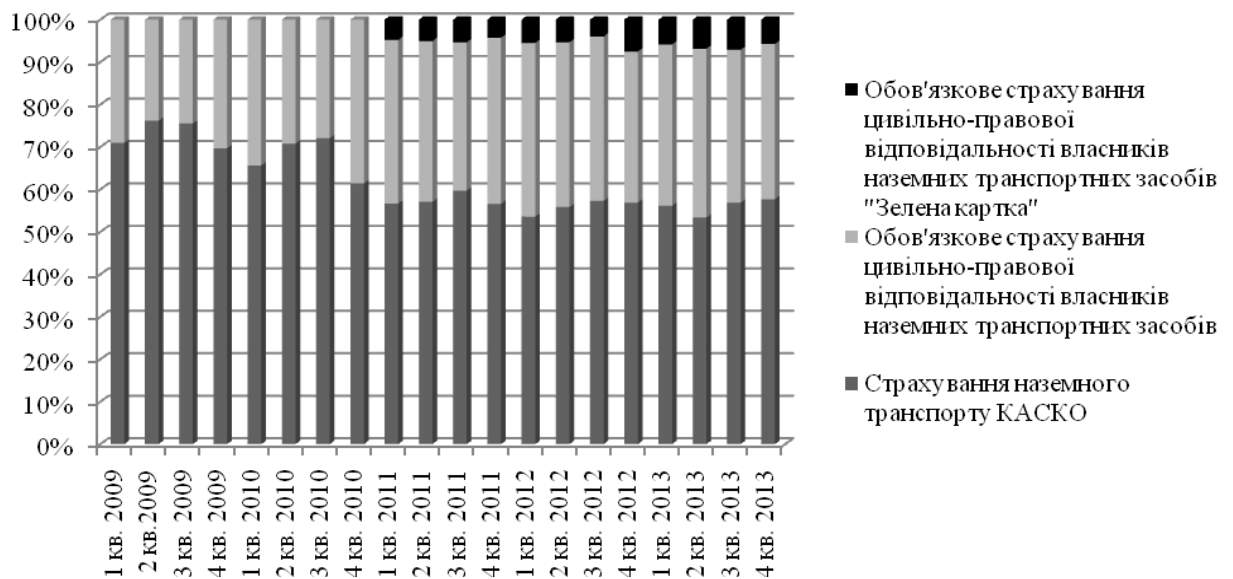


Рис. 2.2. Структурне співвідношення видів автотранспортного страхування в Україні за преміями¹

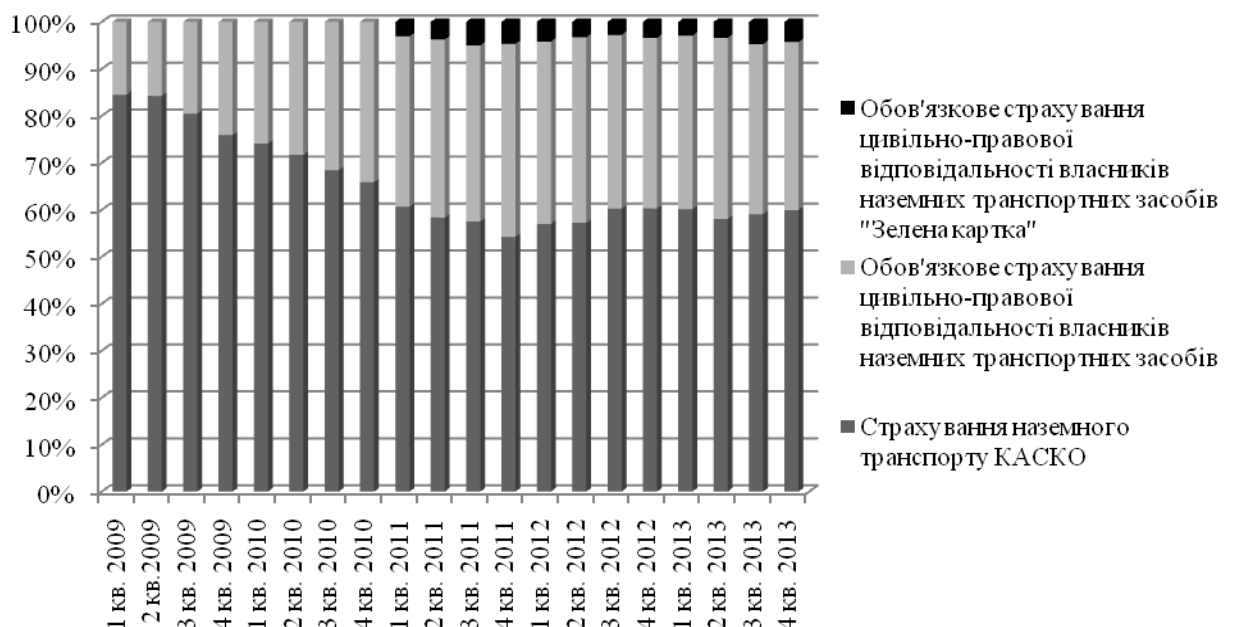


Рис. 2.3. Структурне співвідношення видів автотранспортного страхування в Україні за виплатами¹

¹ за даними сайту Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг <http://nfp.gov.ua>

Хаотичність змін ринку страхування в цілому та структурна невідповідність співвідношення видів автотранспортного страхування за обсягом премій та за обсягом виплат, обумовлює потребу аналізу ринку на наявність причинно-наслідкового зв'язку між надходженням страхових премій та виплатою страхового відшкодування (рис. 2.4).



Рис. 2.4. Підтвердження-спростування гіпотези про взаємозв'язок страхових премій та виплат²

Зростаючий обсяг страхових премій, повинен призводити до зростання обсягу страхових виплат через збільшення відповідальності страховика за прийняті на страхування ризику. Також за нормального стану ринку за

² складено автором

об'єктивними причинами спостерігатиметься наявність часового лагу між надходженням страхових премій та виплатою страхового відшкодування. Специфіка страхової діяльності передбачає спочатку отримання страхової премії, формування з отриманих премій страхових резервів та фондів, виплату страхового відшкодування у разі настання страхового випадку. Довжина часового лагу залежатиме від середньої чи очікуваної тривалості договорів у автотранспортному страхуванні. Але найменше – рік, оскільки саме такий термін типовий для стандартного договору страхування.

Висунута гіпотеза про залежність обсягу страхових виплат від обсягу надходжень страхових премій свідчитиме про ефективність чи неефективність виконання автотранспортним страхуванням захисної функції.

Для підтвердження чи спростування гіпотези про залежність обсягу страхових виплат від обсягу надходжень страхових премій, використано кореляційний аналіз. Значення коефіцієнту кореляції від -1 до 0 вказує на зворотній зв'язок між досліджуваними параметрами, зі збільшенням надходжень страхових премій зменшується обсяг страхових виплат. Якщо коефіцієнт кореляції знаходиться в межах значень від 0 до 1, то можна припустити, що існує прямий зв'язок між преміями та виплатами, зі збільшенням однієї величини, відбувається збільшення і другої. Значення коефіцієнту кореляції рівне 0 означатиме відсутність зв'язку між досліджуваними величинами. У випадку наявності значного кореляційного зв'язку між величиною отриманих премій та обсягом страхових виплат (коефіцієнт кореляції має значення близьке до 1) висувається припущення про підтвердження гіпотези.

Початковим етапом аналізу є перевірка наявності часового лагу дії. Часовий лаг явище широко розповсюджене в реальній економіці, що представляє собою затримку певної події, у зв'язку з попереднім виникненням явищ, що її викликали. На цьому етапі можливо три результати: лаг відсутній, прямий лаг та зворотній лаг дії. Відсутність лагу дії може вказувати на відсутність причинно-наслідкового зв'язку між

надходженням страхових премій та обсягом виплат страхового відшкодування. Наявність прямого лагу дії вказує на нормальне функціонування страхового ринку, оскільки страховик, отримавши страхову премію, здійснює виплати після настання страхового випадку, тобто через певний проміжок часу. В цих двох випадках для прогнозування обсягу майбутніх страхових премій визначається формула залежності премій від фактору часу. Майбутні виплати визначаються як величина імовірнісна. Зворотній лаг може вказувати на викривлене функціонування страхового ринку, виплати передують преміям, неможливим є відслідкувати причинно-наслідкові зв'язки між цими величинами. Премії та виплати прогнозуються як величини імовірнісні.

У разі відсутності кореляційного зв'язку, або наявності незначного зв'язку (значення коефіцієнту кореляції близьке або дорівнює 0), гіпотеза спростовується. Аналіз проводиться відповідно до такої послідовності: обсяг премій визначають за допомогою формули залежності премій від фактору часу, виплати визначаються як величина імовірнісна.

Проведений кореляційний аналіз засвідчив наявність щільного зв'язку між преміями та виплатами за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Коефіцієнт кореляції дорівнює 0,89. При перевірці наявності лагу дії виявлено, що лаг відсутній. Даний сегмент ринку має викривлене функціонування, бо не виконується умова первинності надходжень страхових премій, та відтермінування виплат страхового відшкодування. Причинно-наслідковий зв'язок між обсягом надходжень страхових премій та обсягом виплат страхового відшкодування не встановлено.

Причинно-наслідковий зв'язок між преміями та виплатами за КАСКО страхуванням та на страховому ринку в цілому слабкий. Значення коефіцієнту кореляції дорівнює 0,33 для КАСКО страхування та 0,31 для страхового ринку.

Проаналізовано значення показника валових страхових премій за кожним з видів автотранспортного страхування та на страховому ринку України в цілому. При порівнянні значень показника з його попередніми значеннями можна визначити ситуацію на страховому ринку України. Поступове зростання показників відображує розвиток страхового ринку, але зростання відбувається не лінійно, а циклічно: фаза зростання чергується з фазою спаду. Нестійкість розвитку страхового ринку ускладнює проведення економічного аналізу.

Одним із найбільш відповідних методів для аналізу динаміки показника валових страхових премій і виявлення ритмічних коливань є аналіз часових рядів Фур'є. Даний метод вказує на наявність тих чи інших ритмічно змінних величин та їх взаємозв'язку. Це робить даний аналіз одним з найважливіших інструментів наукового дослідження. Цей метод відрізняється стабільністю і конкретністю результатів і дає уявлення про фази і амплітуди економічних характеристик.

Формула ряду Фур'є має наступний вигляд:

$$f(x) = \frac{a_0}{2} + \sum_{n=1}^{\infty} (a_n \cos nx + b_n \sin nx) \quad (2.1)$$

Якщо ряд збігається, то його сума дорівнює періодичній функції $f(x)$ з періодом 2π , оскільки $\sin nx$ та $\cos nx$ є періодичними з періодом 2π .

Сталі числа a_0, a_n, b_n називаються коефіцієнтами ряду:

$$a_n = \frac{1}{\pi} \int_{-\pi}^{\pi} f(x) \cos nxdx \quad (2.2)$$

$$b_n = \frac{1}{\pi} \int_{-\pi}^{\pi} f(x) \sin nxdx \quad (2.3)$$

Фур'є-аналіз є математичним методом, що дає найбільш точні результати і дозволяє виявляти циклічні закономірності, де вони безпосередньо не вбачаються. При проведенні аналізу важливою обставиною є те, що прозоро виражаються амплітуди і початкові фази гармонійних компонент, внаслідок чого стає можливим встановити подібність або

відмінність у різних серіях спостережуваних величин, виміряних в різних умовах. Визначення амплітуд дуже важливо з точки зору оцінки реальності існування виявлених ритмічних варіацій. Основна перевага аналізу Фур'є в тому, що при його застосуванні до вихідних тимчасових рядів, інформація, що міститься в цих рядах, не втрачається. До недоліків даного методу можна віднести залежність одержуваних періодичностей від довжини вихідного ряду [31, с. 267]. Основні результати проведених розрахунків відображені в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1.

Залежність обсягу страхових премій від фактору часу¹

Вид страхування		ОСЦВВТЗ	КАСКО	Страховий ринок України	
Форма залежності	Формула	$Y(t, t') = 290 + 25t - 40 \cos t' - 19 \sin t'$	$Y(t, t') = 950 - 4t - 30 \cos t' + 23 \sin t'$	$Y(t, t') = 5073 + 49t - 116 \cos t' - 498 \sin t'$	
	Достовірність наближення	F-тест	0	0,01	0
		P	0,99	0,89	1
		R ²	0,86	0,044	0,06
Факт. значення 3 кв. 2012, млн.грн		630,1	932,7	6219,4	
Прогн. значення 3 кв. 2012, млн.грн		710,5	982,2	6522,3	
Відхилення, %		12,8	5,3	4,9	
Факт. значення 3 кв. 2013, млн.грн		649,1	1026,1	7030,7	
Прогн. значення 3 кв. 2013, млн.грн		811,4	955,2	5888	
Відхилення, %		20,00	-7,42	-19,41	
Факт. значення 2 кв. 2015, млн.грн		829,9	944,9	7373,3	
Прогн. значення 2 кв. 2015, млн.грн		978,14	954,65	6827,03	
Відхилення, %		15,15	1,02	-8,00	
Довжина циклу		3,75 квартали	4 квартали	3,75 квартали	
П-к волатильності премій		0,25	0,1	0,16	
Показник волатильності відхилень від лінії факт. динаміки		0,09	0,08	0,11	

¹ розрахунок автора

На рисунку 2.5 зображено фактичну та теоретичну динаміку валових страхових премій за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів та відхилення від лінії теоретичної динаміки.

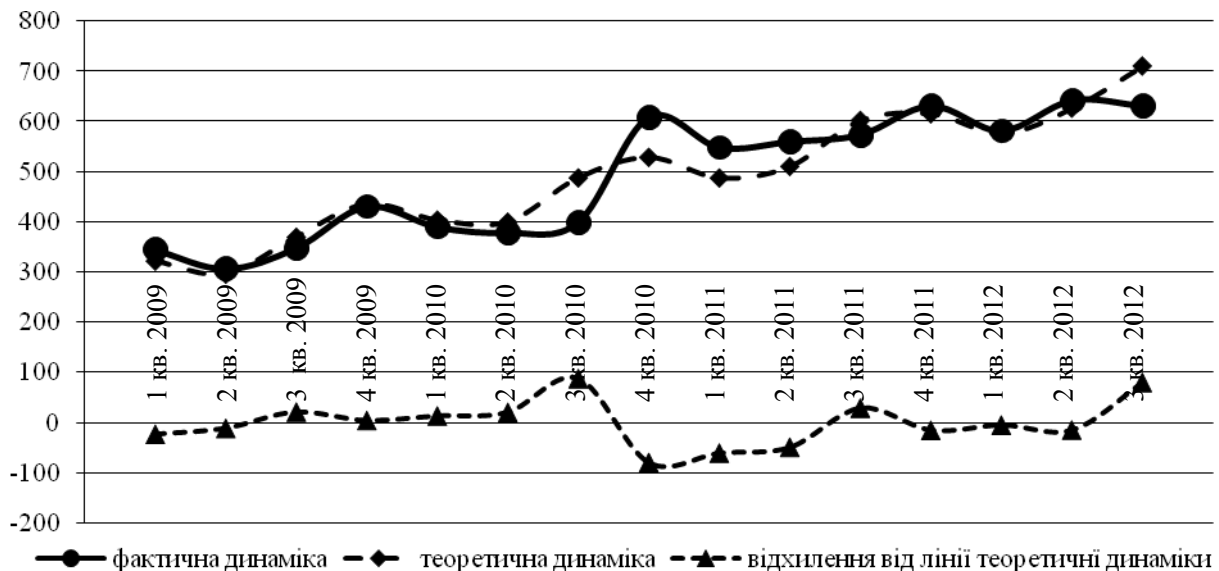


Рис. 2.5. Динаміка валових страхових премій за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів¹

З огляду на проведені розрахунки, можна припустити, що у сегменті обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів існує певна циклічність, проте тенденція до росту цього сегменту страхового ринку має більшу значимість ніж циклічність. Довжина одного циклу складає 3,75 квартали, початок першого циклу збігається з початком календарного року. Крім того, цей сегмент ринку має найбільшу волатильність за показником зібраних страхових премій, що впливає на точність прогнозування значень обсягу майбутніх страхових премій.

¹ складено автором

В абсолютно стабільному середовищі при відсутності будь-яких сторонніх впливів обсяг валових страхових премій за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів дорівнював би 290 млн. грн., на що вказує коефіцієнт a_0 . Тенденції динаміки даного сегменту страхового ринку описуються коефіцієнтом a_1 , який дорівнює 25, що свідчить про позитивний темп росту обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

Співвідношення коефіцієнтів a_2, a_3 описують вигляд кривої теоретичної динаміки валових страхових премій, тобто наочно демонструють наскільки значимо виражені періоди росту та спаду відповідного сегменту ринку. Значення коефіцієнту a_2 вдвічі більше значення коефіцієнту a_3 , відтак крива теоретичної динаміки матиме наступний вигляд: крива у фазі підйому матиме стрімкий ріст, що відповідає значному росту страхових премій у короткий термін, а у фазі спаду – пологий спуск, що відповідає менш вагомому зменшенню обсягу надходжень страхових премій у більш довгому періоді.

На рисунку 2.6 зображено фактичну та теоретичну динаміку валових страхових премій за КАСКО страхуванням та відхилення від лінії теоретичної динаміки відповідно.

У сегменті КАСКО страхування склалася наступна ситуація. У даному сегменті страхового ринку існує циклічність. Довжина одного циклу складає 4 квартали, початок перший цикл бере у третьому кварталі відповідного календарного року.

Початкове значення обсягу валових страхових премій за КАСКО страхуванням при відсутності будь-яких сторонніх впливів дорівнювало би 950 млн. грн., на що вказує коефіцієнт a_0 . На темп росту даного сегменту вказує коефіцієнт a_1 , який дорівнює -4. У сегменті КАСКО страхування спостерігається тенденція до зменшення даного сегменту страхового ринку.

Співвідношення коефіцієнтів a_2, a_3 описують вигляд кривої теоретичної динаміки валових страхових премій.

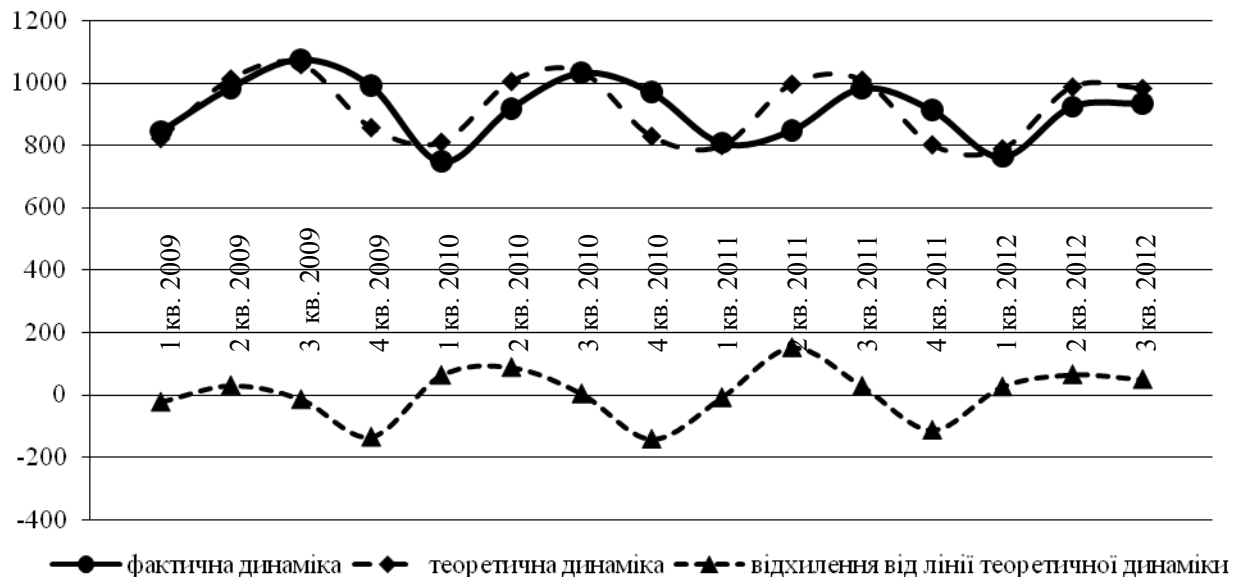


Рис. 2.6. Динаміка валових страхових премій за КАСКО страхуванням¹

Значення коефіцієнтів a_2 та a_3 відрізняються не суттєво, відтак крива теоретичної динаміки описуватиметься гармонійною лінією та матиме практично однаковий нахил кривої динаміки у фазі підйому та у фазі спаду. Зменшення та збільшення надходжень страхових премій по даному виду страхування буде вимірюватися приблизно однаковими величинами у рівні проміжки часу.

На рисунку 2.7 зображено фактичну та теоретичну динаміку валових страхових премій на страховому ринку в цілому та відхилення від лінії теоретичної динаміки.

На страховому ринку в цілому склалася наступна ситуація. Проведені розрахунки вказують на наявність циклічності надходження страхових премій на страховому ринку. Довжина одного циклу складає 3,75 квартали, початок першого циклу збігається з четвертим кварталом відповідного календарного року. В абсолютно стабільному середовищі обсяг валових

¹ складено автором

страхових премій на страховому ринку дорівнював би 5073 млн. грн., на що вказує коефіцієнт a_0 .

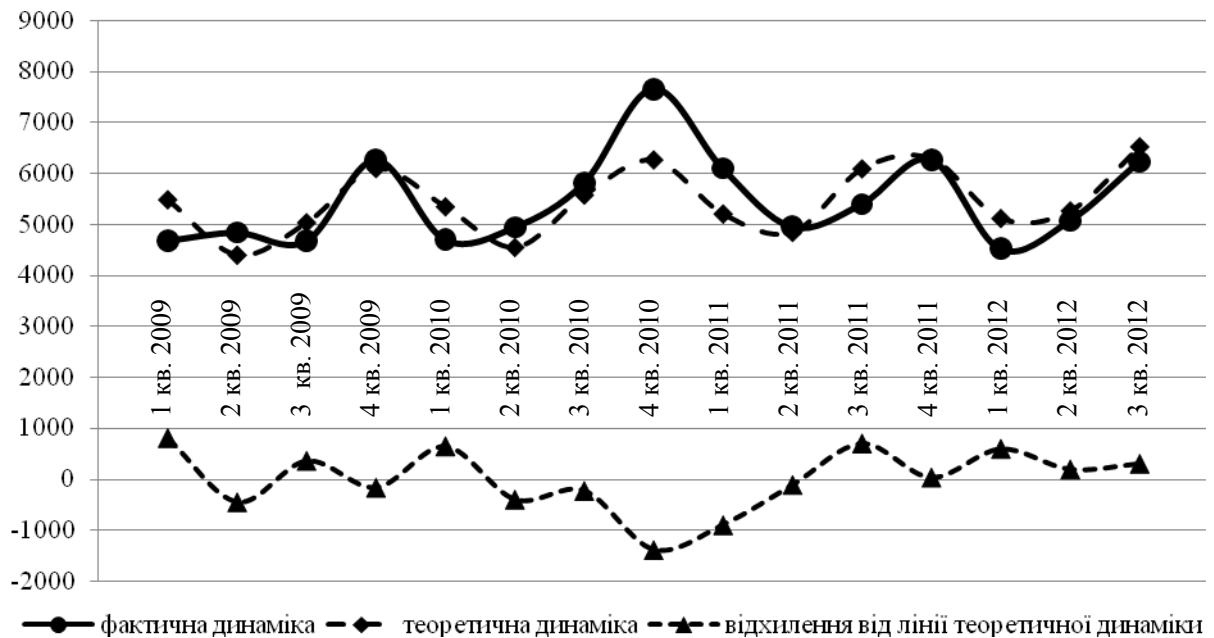


Рис. 2.7. Динаміка валових страхових премій на страховому ринку України¹

На темп росту страхового ринку вказує коефіцієнт a_1 , який дорівнює 49, що свідчить про значно більше виражену тенденцію до розвитку страхового ринку у порівнянні з сегментом обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Співвідношення коефіцієнтів a_2, a_3 описують вигляд кривої теоретичної динаміки валових страхових премій. Значення коефіцієнту a_2 більш як втричі менше значення коефіцієнту a_3 , відтак крива теоретичної динаміки матиме наступний вигляд: у фазі росту крива матиме пологий підйом, а у фазі спаду – крутий спуск.

Наочно відобразимо циклічні коливання на ринку страхування за видами автотранспортного страхування та в цілому по кварталах, що дасть

¹ складено автором

зможу відслідкувати взаємозалежність процесів, що відбуваються на ринку (таблиця 2.2).

Таблиця 2.2

Циклічні коливання на страховому ринку України¹

Вид страхування	ОСЦВВТЗ	КАСКО	Страховий ринок України
Фаза циклу	1 кв. 2009 р.	підйом	спад
	2 кв. 2009 р.	підйом	спад
	3 кв. 2009 р.	пік	підйом
	4 кв. 2009 р.	спад	пік
	1 кв. 2010 р.	спад	спад
	2 кв. 2010 р.	підйом	спад
	3 кв. 2010 р.	пік	підйом
	4 кв. 2010 р.	спад	пік
	1 кв. 2011 р.	спад	спад
	2 кв. 2011 р.	підйом	підйом
	3 кв. 2011 р.	пік	підйом
	4 кв. 2011 р.	спад	пік
	1 кв. 2012 р.	спад	спад
	2 кв. 2012 р.	підйом	підйом
	3 кв. 2012 р.	пік	спад

З таблиці 2.2 видно, що сегмент обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів страхування є найбільш складним для прогнозування, його фази циклів відмінні від фаз циклів, що характеризують ситуацію на ринку страхування в цілому. Циклічні коливання у сегменті КАСКО частіше збігаються з циклічними

¹ складено автором

коливаннями на страховому ринку. Динаміка розвитку даного сегменту відповідає динаміці розвитку страхового ринку України. Це може свідчити про особливості обліку премій-виплат.

Порівняємо структуру ринку автотранспортного страхування та страхового ринку в цілому. Ринок автотранспортного страхування у складі страхового ринку України займає 24% (КАСКО страхування – 18%, обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів – 6%). Співвідношення видів автотранспортного страхування всередині відповідного сегменту складає: 77% КАСКО страхування та 23% обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Темпи росту страхового ринку України значно випереджають темпи росту ринку автотранспортного страхування.

Аналіз страхового ринку за виплатами здійснюватимемо виходячи з припущення, що обсяг виплат на ринку має імовірнісний характер та не пов'язаний з обсягом страхових премій. Визначення обсягу майбутніх виплат виконуємо на основі імовірнісного аналізу. Отримані дані за видами автотранспортного страхування та на страховому ринку України в цілому наведені в таблиці 2.3.

Показник асиметрії свідчить про симетричність чи скошеність кривої розподілу, а показник ексцесу визначає її гостровершинність. Отримані значення показників асиметрії та ексцесу вказують на стохастичний характер страхових виплат. Від'ємне значення показника асиметрії для сегменту обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів вказує на наявність лівосторонньої асиметрії. Для сегменту КАСКО страхування та страхового ринку в цілому характерна наявність правосторонньої асиметрії за відповідним показником. При лівосторонній асиметрії переважатимуть більш низькі значення показника виплат по відношенню до середнього, при правосторонній – навпаки

переважатимуть більш високі значення показника по відношенню до середнього.

Таблиця 2.3.

Форма розподілу щільності імовірності обсягу страхових виплат¹

Вид страхування		ОСЦВВТЗ	КАСКО	Страховий ринок України
Формула		$P(x) = \frac{1}{\sqrt{2\pi \cdot 45}} \cdot e^{-\frac{(198-x)^2}{2 \cdot 1890}}$	$P(x) = \frac{1}{\sqrt{2\pi \cdot 119}} \cdot e^{-\frac{(450-x)^2}{2 \cdot 14170}}$	$P(x) = \frac{1}{\sqrt{2\pi \cdot 295}} \cdot e^{-\frac{(1445-x)^2}{2 \cdot 87605}}$
Достовірність Р		0,95	0,93	0,97
Найбільш імовірне значення	Обсяг виплат	196,94	458,52	1481
	Щільність імовірності	0,375	0,37	0,36
Асиметрія		-0,37646	0,389185	0,89
Екссес		-0,93217	-0,57129	0,96
Коефіцієнт варіації		0,23	0,26	0,2

За показником ексцесу розподілу страхових виплат для КАСКО страхування та обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів можна говорити про плосковершинність розподілу та значну волатильності відповідних показників. Для розподілу страхових виплат на страховому ринку в цілому характерним є переважання близьких до середнього значення показника,

¹ розрахунок автора

тобто меншої волатильності у порівнянні з ринком автострахування, та формування островершинного розподілу.

На рисунках 2.8-2.10 відображено криві розподілу страхових виплат за видами автотранспортного страхування та на страховому ринку України.

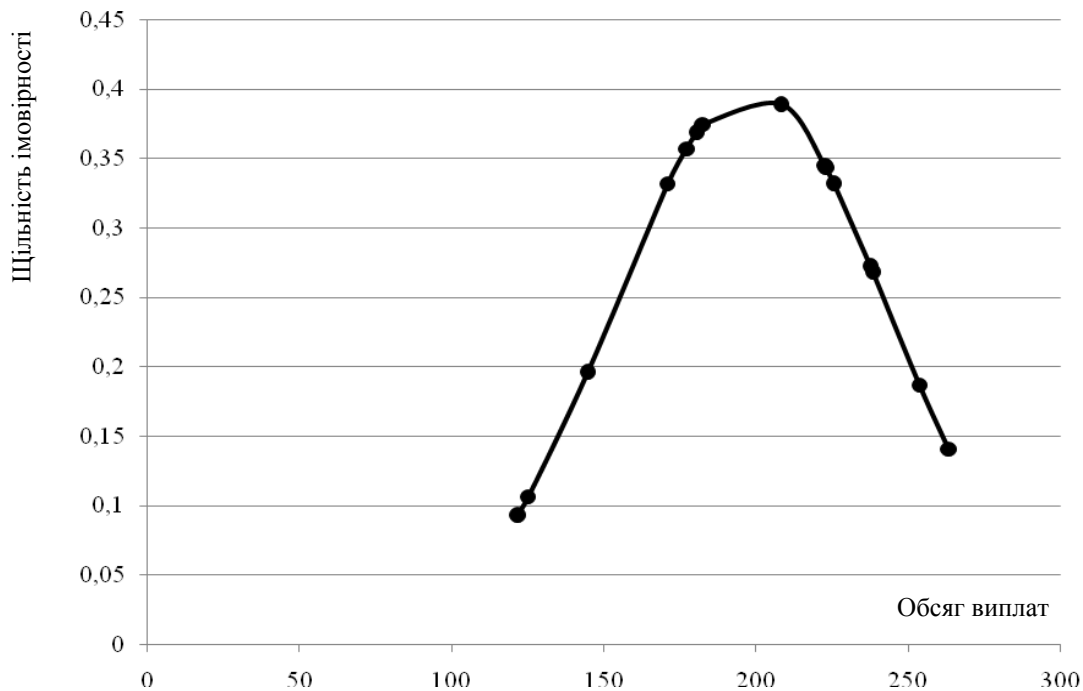


Рис. 2.8. Крива нормального розподілу страхових виплат за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів¹

Отримані значення асиметрії підтверджують схильність до невиражених тенденцій. Екссес відповідає зменшенню щільності імовірності найбільш імовірного значення. Криві розподілу значень показника страхових виплат за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів та КАСКО страхуванням підтверджує припущення про імовірнісний характер страхових виплат та відсутність причинно-наслідкового зв'язку з показником обсягу страхових премій при

¹ складено автором

наявності високого рівня невизначеності на ринку автотранспортного страхування.

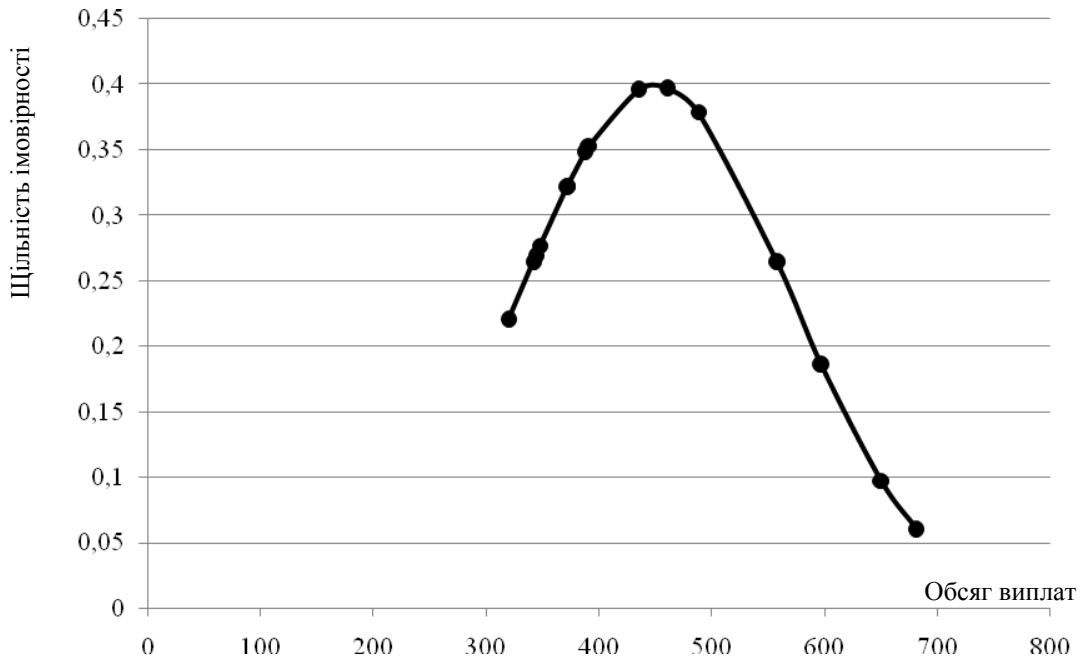


Рис. 2.9. Крива нормального розподілу страхових виплат за КАСКО страхуванням¹

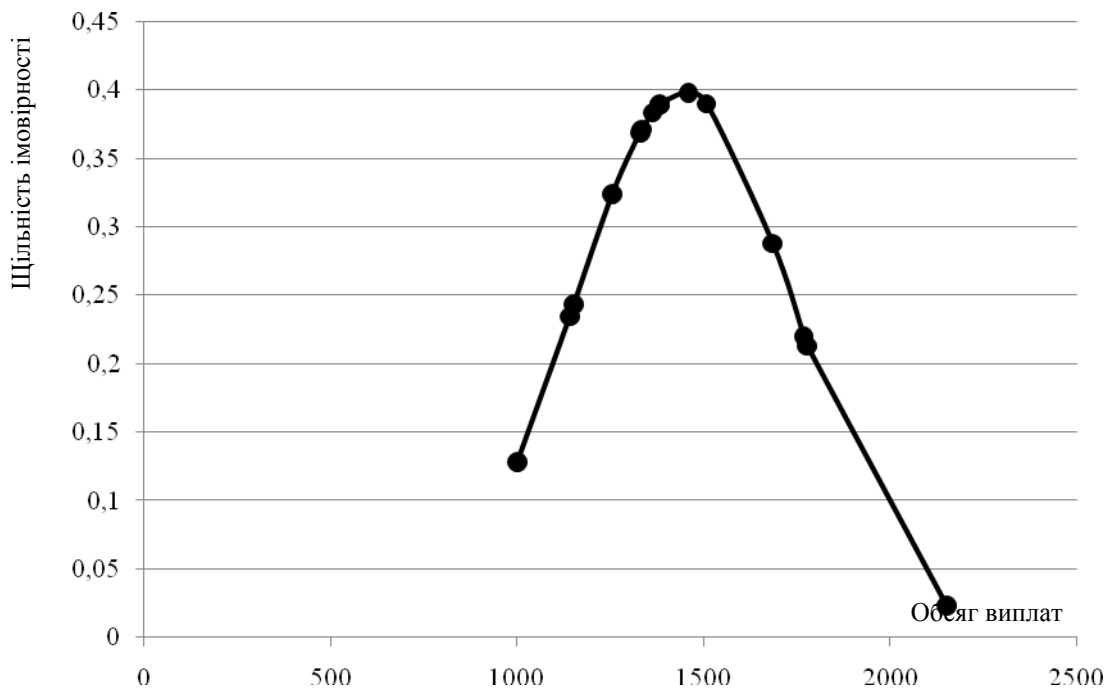


Рис. 2.10. Крива нормального розподілу страхових виплат на страховому ринку України¹

¹ складено автором

Порівняльний аналіз структурних змін на страховому ринку України та на ринку автотранспортного страхування як його сегменту виявив такі результати (таблиця 2.4). Для початого стану ринку за інших рівних умов за преміями сегмент КАСКО страхування у складі страхового ринку України займав би 18,7%, сегмент обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів – 5,7% відповідно. Станом на кінець 3 кварталу 2012 року КАСКО страхування за преміями у складі страхового ринку України складає 15%, обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів – 10,1% відповідно. Такі структурні зміни свідчать про тенденцію до зменшення сегменту КАСКО страхування, та розвиток сегменту обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. За прогнозними даними така тенденція зберігатиметься і надалі.

Таблиця 2.4.

Порівняльний аналіз структури ринку страхування за страховими преміями та виплатами¹

Структура ринку Вид страхування	За преміями			За виплатами	
	Початковий стан ринку	Фактичний стан ринку 3кв.2012р	Прогнозований стан ринку 3кв.2012р	Фактичний стан ринку 3кв.2012р	Найбільш ймовірне співвідношення
КАСКО/страховий ринок	18,7%	15%	15,1%	28,1%	31%
Обов.стр-ня власників ТЗ /страховий ринок	5,7%	10,1%	10,9%	17,2%	13,3%
Обов.стр-ня власників ТЗ / КАСКО	30,5%	67,6%	72,3%	61,4%	43%

Структура страхового ринку України за виплатами має суттєві відмінності. Станом на кінець 3 кварталу 2012 року сегмент КАСКО

¹ складено автором

страхування становив 28,1%, сегмент обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів – 17,2% відповідно. Проте співвідношення цих двох сегментів у складі автотранспортного страхування за преміями та за виплатами майже однакове.

Страховий ринок України характеризується нестабільністю, значними структурними змінами в короткі проміжки часу. Надходження страхових премій в основному залежить від фактору часу, але мають вплив і інші фактори. Обсяг страхових виплат носить стохастичний характер та не залежить від обсягу надходжень страхових премій. Динаміка страхових премій має виражену циклічність та виражені тенденції. Циклічність надходжень премій посилює їх волатильність, що спричинює періодичні значні структурні зміни страхового ринку за преміями. Тенденції динаміки страхових премій за видами автотранспортного страхування різноспрямовані, що посилює тенденції змін структури страхового ринку. Обсяг виплат на страховому ринку носить імовірнісний характер, проте коливання обсягу страхових виплат далекі від нормального розподілу з чітко вираженими асиметрією та ексцесом. В цілому, існування асиметрії підтверджує схильність до невиражених тенденцій. Загалом кількісні характеристики розвитку автотранспортного страхування відповідають зменшенню його значущості на страховому ринку при одночасно високому рівні невизначеності.

2.2. Оцінка рівня невизначеності розвитку автотранспортного страхування

Результати дослідження кількісних закономірностей розвитку страхового ринку в цілому та ринку автотранспортного страхування зокрема свідчать про високий рівень невизначеності ринкових процесів. Невизначеність обтяжує прогнози, обумовлює непередбачуваність

результатів регулівних впливів. Визначення міри невизначеності процесів на ринку відтак стає невідкладним завданням щодо розробки елементів механізму регулювання розвитку страхового ринку.

Важливим елементом дослідження є підтвердження чи спростування гіпотези про існування взаємозв'язку між тенденціями розвитку страхового ринку, автотранспортного страхування та його рівновагою.

Ринкова рівновага – це такий стан, при якому у жодного з економічних суб'єктів не виникає спонукань до його зміни. Питанням ринкової рівноваги приділялось багато уваги протягом всього часу розвитку сучасної економічної думки. Існують різні підходи до розуміння механізму регулювання ринкової економіки. Л. Вальрас [218] запропонував модель загальної економічної рівноваги в умовах дії закону вільної конкуренції. А. Маршал [215] розглядав ціну як головний фактор становлення економічної рівноваги. Дж.М.Кейнс [214] запропонував новий підхід з використанням методів державного регулювання та ефективного попиту, а його послідовники в теорії неокейнсіанства доповнили та інтерпретували ідеї Кейнса.

Постійний розвиток світової та вітчизняної економіки, глобалізаційні процеси, виникнення економічних криз та інші процеси спонукають до розгляду такого явища як економічна і ринкова рівновага в новій якості.

Зміст гіпотези, що висувається в роботі, полягає в наступному: оскільки рівень невизначеності для автотранспортного страхування є високим, то досягнення рівноваги є практично неможливим, ринок автотранспортного страхування є нерівноважним. Нерівноважність ринку означає неможливість сталого функціонування без надходження додаткових ресурсів та зовнішніх впливів.

Підтвердження чи спростування цієї гіпотези буде здійснено через інструменти оцінки рівня невизначеності.

Для прогнозування подальшого розвитку ринку необхідно визначити можливість передбачення подальшої долі страхового ринку України.

Невизначеність – це фундаментальна характеристика недостатнього забезпечення знаннями процесу прийняття економічного рішення щодо певної проблемної ситуації, через наявність фіктивних даних, неоднозначність інформації, її часткову або повну відсутність, нечіткість та неточність [127]. Невизначеність вважають фундаментальною властивістю системних процесів, як це зазначено у працях І. Пригожина, лауреата Нобелівської премії [144, с. 262-263; 145, с. 72-73].

В другій половині ХХ століття бельгійський фізик російського походження І. Пригожин [216] у роботах, присвячених теорії хаосу, відкрив існування дисипативних структур, систем, що характеризуються спонтанною появою складної хаотичної структури. І. Пригожин і його послідовники акцентують увагу на аспектах реальності, найбільш характерних для сучасної стадії прискорених соціальних змін: неупорядкованості, нестійкості, розмаїтті, нерівноважності, нелінійних співвідношеннях, в яких малий сигнал на вході може викликати як завгодно сильний відгук на виході, і темпоральності – підвищеної чутливості до ходу часу [216].

Враховуючи сучасний розвиток науки і відхід від принципів класичної ньютоніанської механіки при розгляді страхового ринку як системи можна припустити існування нерівноважності або одночасного співіснування порядку і безпорядку, тобто ентропії. При цьому, рівноважний стан страхового ринку існуватиме за умови рівності виробництва ентропій для премій та виплат. Таке припущення дасть змогу порівняти наявність рівноваги на страховому ринку з коливаннями рівня його фінансової безпеки.

На ринку може існувати три види невизначеності: повна невизначеність, повна визначеність та часткова невизначеність.

Повна невизначеність характеризується близькою до нуля прогностичністю подій. В умовах повної невизначеності немає можливості будь-яким способом прогнозувати перспективу розвитку як окремих сегментів фінансового ринку, так і ринку в цілому.

Повна визначеність характеризується близькою до 1 прогностичністю події. Повна визначеність дає можливість зі 100% імовірністю прогнозувати тенденції розвитку ринку.

Часткова невизначеність характеризується імовірністю настання події, а отже, її ступенем її прогностичності в межах від 0 до 1. Часткова невизначеність має конкретний практичний характер, на відміну від першого та другого видів, які являють собою теоретичне припущення.

Причинами виникнення невизначеності на страховому ринку можуть бути [126]:

- недетермінованість процесів, відсутність можливості повного прогнозування даних;
- відсутність повної інформації або її суб'єктивного аналізу при плануванні поведінки (об'єкта) суб'єкта;
- вплив суб'єктивних факторів на результати проведених досліджень.

Характерним для страхового ринку є наявність часткової або повної невизначеності. Статистичні параметри, що описують функціонування ринку, змінюються з часом, що призводить до втрати актуальності встановлених закономірностей. Можливим варіантом вирішення проблеми є дослідження волатильності ринкових процесів.

Показник волатильності у широкому розумінні характеризує певні відхилення від детермінованої складової часового ряду. Фактично, це варіабельність невидимої компоненти часового ряду. Стабільність, відповідно, є поняттям, протилежним волатильності [41, с.195].

Інакше, під волатильністю розуміють ступінь мінливості значення індикатора, змінної, параметра в часі. Іноді волатильність називають «розкидом» цін, курсів та інших кількісних показників [114, 115].

Дослідження волатильності процесів на страховому ринку здійснюватимемо за допомогою ряду показників: показник варіації, показник осциляції та показник семіваріації.

Коефіцієнт варіації є абсолютним виміром волатильності, що дає змогу порівнювати процеси, що відбуваються на страховому ринку та його сегментах. Вказаний показник розраховується за формулою:

$$V(x) = \frac{\delta_x}{\bar{x}} \cdot 100\%, \quad (2.4)$$

де δ_x – показник середнього квадратичного відхилення (дисперсія) показника,

\bar{x} – математичне сподівання показника.

Коефіцієнт осциляції характеризує відносну коливність крайніх значень показника біля математичного сподівання:

$$K_o(x) = \frac{R}{\bar{x}} \cdot 100\%, \quad (2.5)$$

де R – показник розмаху варіації, що відображує різницю між найбільшим і найменшим значенням варіанту.

Коефіцієнт семіваріації характеризує середні квадратичні відхилення тих значень величини, що більші (позитивна семіваріація) або менші (негативна семіваріація) за математичне сподівання:

$$SV = \frac{SSV}{\bar{x}}, \quad (2.6)$$

де SSV – показник семіквадратичного відхилення.

Результати дослідження (табл.2.5) відповідають ситуації найбільшої волатильності обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів як за преміями, так і за виплатами. Рівень прогнозованості обов'язкового страхування, відтак є найменшим. Проте ці попередні висновки не враховують асиметрію розподілу, пов'язану перш за все зі зростанням як обсягу премій, так і обсягу виплат у автотранспортному страхуванні. Не настільки виражене зростання у добровільному автотранспортному страхуванні має наслідком найменшу волатильність характеристик.

Таблиця 2.5

Характеристика волатильності страхового ринку та ринку автотранспортного страхування

№		Коефіцієнт варіації	Коефіцієнт осциляції	Коефіцієнт семіваріації
1.	Страховий ринок			
	Валові премії	0,1855	0,6294	0,0889
	Валові виплати	0,2094	0,8365	0,0445
2.	Каско страхування			
	Валові премії	0,0964	0,3575	0,0389
	Валові виплати	0,2461	0,8334	0,0476
3.	Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників ТЗ			
	Валові премії	0,2303	0,7251	0,1478
	Валові виплати	0,2044	0,6814	0,1021

Волатильність страхового ринку в цілому обумовлюється, нестабільністю його грошових потоків, відтак основним джерелом волатильності страхового ринку є не волатильність його складових, а невизначеність розвитку ринку.

Дослідження невизначеності розвитку страхового ринку можливо здійснити за допомогою показника ентропії, що виступає однією з кількісних характеристик невизначеності. Поняття ентропії вперше було введено в термодинаміці – для визначення незворотного розсіювання енергії. В статистичній фізиці ентропія використовується як міра ймовірності здійснення будь-якого макроскопічного стану. В теорії інформації – як міра невизначеності досліду, який може мати різні остаточні результати [161, с. 148].

У загальному розуміння ентропія визначає співвідношення рівня порядку та безпорядку системи. Близьким до ентропії феноменом є хаос. У першому наближенні хаос можна визначити як абсолютну ентропію, або як критичний рівень безпорядку в системі, що ініціює перехід до нової якості [120].

Абсолютні значення коефіцієнта ентропії, отримані при різних методиках розрахунку, економічного змісту не змінюють і дозволяють не тільки аналізувати тенденції, що відбуваються на ринку за певний період, але й зіставляти різні типи ринків. Ентропія характеризує ступінь деконцентрації ринку й дозволяє глибше досліджувати рівень і динаміку концентрації: що більша ентропія, то більша економічна невизначеність.

Якщо страховий ринок розглядати як систему, що має ряд невизначених станів, то для оцінки невизначеності остаточного результату можна використати основні положення статистичної фізики та теорії інформації, тобто ентропію цієї системи [161, с. 149].

Утилітарно розуміння ентропії полягає в наступному: якщо є набір можливих подій, кожне з яких відбувається з імовірністю P і є альтернативою для всіх інших, тобто якщо воно відбувається, то інші не відбуваються, то ентропія цього набору подій дорівнює:

$$H = -\sum_{i=1}^n P_i \cdot \log_2 P_i \quad (2.7)$$

Справді, якщо імовірності виникнення всіх подій у системі є однакові, то невизначеність є абсолютною, якщо у системі може виникнути тільки одна подія із імовірністю $P=1$, то абсолютною є визначеність. У проміжних випадках ентропія коливається між нулем та максимумом, причому значення максимуму залежить від основи логарифму та кількості елементів системи, для яких оцінюється ентропія. Різницю між невизначеністю даного набору подій і невизначеністю будь-якого хаотичного набору подій формує інформація, яка знаходиться у даному наборі, тому кількість інформації завжди можна виміряти за допомогою ентропії, що на сьогодні вважають найбільш повною характеристикою рівня невизначеності [51].

Таблиця 2.6

Характеристика ентропії страхового ринку та ринку автотранспортного
страхування

Період	Показник ентропії					
	Страховий ринок		КАСКО страхування		ОСЦПВВТЗ	
	Премії	Виплати	Премії	Виплати	Премії	Виплати
1 кв 2009	0,48629	0,53059	0,51502	0,13929	0,39075	0,24279
2 кв 2009	0,50709	0,41992	0,52144	0,21831	0,29417	0,21739
3 кв 2009	0,48512	0,48377	0,29724	0,37197	0,39832	0,38547
4 кв 2009	0,53074	0,41168	0,51556	0,46584	0,52113	0,52279
1 кв 2010	0,48939	0,53073	0,24827	0,53004	0,48018	0,51130
2 кв 2010	0,51647	0,52894	0,52890	0,53012	0,46185	0,52814
3 кв 2010	0,52891	0,52934	0,43927	0,53074	0,49323	0,52669
4 кв 2010	0,32303	0,06974	0,52857	0,52891	0,52330	0,53073
1 кв 2011	0,53008	0,51971	0,44746	0,52890	0,52984	0,53060
2 кв 2011	0,51731	0,52944	0,51716	0,48590	0,53047	0,52890
3 кв 2011	0,53074	0,43577	0,52291	0,51276	0,53071	0,53064
4 кв 2011	0,53073	0,52891	0,52895	0,51768	0,50751	0,43608
1 кв 2012	0,45784	0,53032	0,30246	0,52894	0,53029	0,48311
2 кв 2012	0,52439	0,51668	0,52899	0,51471	0,49587	0,52457
3 кв 2012	0,53070	0,52891	0,52961	0,53071	0,50770	0,52358
4 кв 2012	0,52914	0,52335	0,53069	0,52899	0,53015	0,53072
1 кв 2013	0,17441	0,50162	0,52170	0,53016	0,53062	0,52865
2 кв 2013	0,53044	0,52596	0,52893	0,52699	0,41996	0,51673
3 кв 2013	0,47491	0,52927	0,44991	0,53072	0,48544	0,52409
4 кв 2013	0,41864	0,45915	0,53010	0,52955	0,52772	0,50435

Ентропія характеристик є пов'язаною із рівнем волатильності. Можна таким чином охарактеризувати їх причинно-наслідковий зв'язок: чим більшою є міра хаосу, тим більшим є поле розсіювання показника, тим більшою є його волатильність. Кількісні характеристики рівня хаосу у розвитку страхового ринку і у розвитку автотранспортного страхування здаються рівними, але зазначимо, що незначні зміни ентропії свідчать про суттєві зрушення у рівні хаосу. Якщо для страхового ринку характеристики ентропії коливаються біля її середнього значення, з переважанням значень біля 0,48, то для автотранспортного страхування властивими є швидкі значні зміни у рівні ентропії, що може свідчити про порушення рівноваги на ринку. Ринок добровільного автострахування демонструє значний

розкид значень показника ентропії за преміями від 0,24 до 0,53, та за виплатами – від 0,13 до 0,53, що може вказувати на існування високого рівня невизначеності розвитку цього сегменту ринку автострахування. Для сегменту обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів характерним є менший розкид значень показника ентропії як за преміями, так і за виплатами (0,29-0,53 та 0,21-0,53). Проте коливання значення показника ентропії для даного сегменту також досить значні.

Проте більш характерною ознакою порушення рівноваги на ринку є нерівність виробництва ентропії за виплатами та за преміями.

Використання виробництва ентропії як характеристики рівноважності системи пропонується у працях С. Д. Хайтуна [202, 203] та інших.

На страховому ринку така рівноважність повинна формуватись за преміями та виплатами.

Нехай

$$H(U) = -\sum_{i=1}^n U_i \cdot \log_2 U_i \text{ – ентропія за преміями} \quad (2.8)$$

$$H(V) = -\sum_{i=1}^n V_i \cdot \log_2 V_i \text{ – ентропія за виплатами} \quad (2.9)$$

Рівноважний стан ринку характеризується

$$diH / dt(U) - diH / dt(V) = 0, \quad (2.10)$$

де $diH / dt(U)$ – виробництво ентропії на страховому ринку України за преміями,

$diH / dt(V)$ – виробництво ентропії на страховому ринку України за виплатами.

Враховуючи, що ентропія досягає найвищого значення при рівномірному розподілі, то

$$\frac{\sum_{i=1}^n e^{-\frac{U_i - \bar{U}}{2\delta^2}} \left(\ln \frac{1}{\delta\sqrt{2\pi}} - \frac{P(U) - \bar{U}}{2\delta^2} \right)}{\sum_{i=1}^n e^{-\frac{V_i - \bar{V}}{2\delta^2}} \left(\ln \frac{1}{\delta\sqrt{2\pi}} - \frac{P(V) - \bar{V}}{2\delta^2} \right)} = 1 \quad (2.11)$$

Тобто, рівноважний стан ринку буде досягнуто за умови одночасної наявності рівноважності за преміями та виплатами.

У процесі дослідження було визначено стан рівноваги за виробництвом ентропії для страхового ринку в цілому для добровільного автотранспортного страхування та обов'язкового автотранспортного страхування (таблиці 2. 7 – 2. 9).

Результати дослідження страхового ринку України за показником ентропії дають змогу говорити про нерівноважний стан ринку з домінуючими періодами зростання. На загальну нерівноважність ринку переважно впливає нерівновага за преміями. Це вказує на розширення ринку з залученням додаткових фінансових ресурсів. Одночасно це підтверджує невідповідність обсягу страхової відповідальності (що зростає при зростанні обсягу премій) та обсягів виплат (що є незмінним). Таким чином, визначається зв'язок між загальними тенденціями розвитку страхового ринку та зростанням рівня його нерівноважності. Періоди рівноважного стану ринку є епізодичними.

При інтерпретації отриманих значень показників виробництва ентропії необхідно враховувати особливості математичних розрахунків. У 1 та 2 кварталах 2010 року за преміями та виплатами простежується згорання ринку, два від'ємні значення показників при підрахунку дають позитивний результат. У 2 та 4 кварталах 2012 року помилкова інтерпретація виникає через від'ємне значення знаменника при розрахунку наявності рівноваги на страховому ринку за формулою 2.11.

Таблиця 2.7

Виробництво ентропії на страховому ринку України

Період	Виробництво ентропії за преміями		Виробництво ентропії за виплатами		Відношення виробництва ентропій за преміями та виплатами	
	ΔH	процес	ΔH	процес	$\Delta H_{\text{пр}}/\Delta H_{\text{випл}}$	наявність рівноваги
2 кв 2009	-0,020803	<i>дисипація</i>	-0,110672	<i>дисипація</i>	0,187970	<i>зростання</i>
3 кв 2009	-0,021968	<i>дисипація</i>	0,063850	<i>зростання</i>	-0,344054	<i>дисипація</i>
4 кв 2009	0,045613	<i>зростання</i>	-0,072091	<i>дисипація</i>	-0,632719	<i>дисипація</i>
1 кв 2010	-0,041350	<i>дисипація</i>	0,119050	<i>зростання</i>	-0,347335	<i>дисипація</i>
2 кв 2010	0,027082	<i>зростання</i>	-0,001795	<i>дисипація</i>	-15,089501	<i>значна дисипація</i>
3 кв 2010	0,012436	<i>зростання</i>	0,000408	<i>рівновага</i>	30,464096	<i>значне зростання</i>
4 кв 2010	-0,205871	<i>дисипація</i>	-0,459606	<i>дисипація</i>	0,447930	<i>зростання</i>
1 кв 2011	0,207046	<i>зростання</i>	0,449976	<i>зростання</i>	0,460126	<i>зростання</i>
2 кв 2011	-0,012770	<i>дисипація</i>	0,009721	<i>зростання</i>	-1,313686	<i>дисипація</i>
3 кв 2011	0,013427	<i>зростання</i>	-0,093664	<i>дисипація</i>	-0,143356	<i>дисипація</i>
4 кв 2011	-0,000003	<i>рівновага</i>	0,093136	<i>зростання</i>	-0,000028	<i>рівновага</i>
1 кв 2012	-0,072891	<i>дисипація</i>	0,001407	<i>зростання</i>	-51,791407	<i>значна дисипація</i>
2 кв 2012	0,066549	<i>зростання</i>	-0,013639	<i>дисипація</i>	-4,879202	<i>значна дисипація</i>
3 кв 2012	0,006304	<i>зростання</i>	0,012237	<i>зростання</i>	0,515156	<i>зростання</i>
4 кв 2012	-0,001556	<i>дисипація</i>	-0,005559	<i>дисипація</i>	0,279809	<i>зростання</i>
1 кв 2013	-0,354728	<i>дисипація</i>	-0,021736	<i>дисипація</i>	16,320107	<i>значне зростання</i>
2 кв 2013	0,356029	<i>зростання</i>	0,024341	<i>зростання</i>	14,626649	<i>значне зростання</i>
3 кв 2013	-0,055530	<i>дисипація</i>	0,003308	<i>зростання</i>	-16,786034	<i>значна дисипація</i>
4 кв 2013	-0,056270	<i>дисипація</i>	-0,070116	<i>дисипація</i>	0,802525	<i>зростання</i>

Ринок КАСКО страхування загалом є нерівноважним. При цьому порушення рівноваги мають більш виражений характер ніж в цілому на страховому ринку. На загальну нерівноважність цього сегменту ринку автострахування впливає нерівновага за преміями.

Оскільки для КАСКО страхування властиві ті ж тенденції, що й для розвитку страхового ринку в цілому, то джерелом виникнення нерівноваги також є невідповідність виробництва ентропії за преміями та виплатами. Причому для премій домінує позитивне виробництво ентропії (зростання

даного сегменту ринку авто страхування за преміями), для виплат – дисипація (зменшення обсягу страхових виплат), що призводить до критичної нерівноважності ринку КАСКО та посилює можливості його згортання. Наявність періодів рівноваги за преміями та виплатами носить випадковий характер.

Помилкова інтерпретація отриманих розрахунків через особливості математичних підрахунків можлива для даних 1, 2 та 4 кварталів 2010 року.

Таблиця 2.8

Виробництво ентропії у сегменті КАСКО страхування

Період	Виробництво ентропії за преміями		Виробництво ентропії за виплатами		Відношення виробництва ентропій за преміями та виплатами	
	ΔH	процес	ΔH	процес	$\Delta H_{пр}/\Delta H_{випл}$	наявність рівноваги
2 кв 2009	0,006422	зростання	0,079019	зростання	0,081274	зростання
3 кв 2009	-0,224201	дисипація	0,153662	зростання	-1,459057	дисипація
4 кв 2009	0,218323	зростання	0,093872	зростання	2,325762	зростання
1 кв 2010	-0,267288	дисипація	0,064196	зростання	-4,163630	значна дисипація
2 кв 2010	0,280623	зростання	0,000083	рівновага	3400,211375	значне зростання
3 кв 2010	-0,089623	дисипація	0,000620	рівновага	-144,583814	значна дисипація
4 кв 2010	0,089301	зростання	-0,001831	дисипація	-48,780163	значна дисипація
1 кв 2011	-0,081112	дисипація	-0,000008	рівновага	10558,417184	значне зростання
2 кв 2011	0,069699	зростання	-0,042997	дисипація	-1,621003	дисипація
3 кв 2011	0,005748	зростання	0,026861	зростання	0,213979	зростання
4 кв 2011	0,006038	зростання	0,004918	зростання	1,227678	зростання
1 кв 2012	-0,226491	дисипація	0,011263	зростання	-20,109395	значна дисипація
2 кв 2012	0,226532	зростання	-0,014235	дисипація	-15,914139	значна дисипація
3 кв 2012	0,000618	рівновага	0,016005	зростання	0,038641	зростання
4 кв 2012	0,001080	зростання	-0,001726	дисипація	-0,625513	дисипація
1 кв 2013	-0,008983	дисипація	0,001169	зростання	-7,683613	значна дисипація
2 кв 2013	0,007227	зростання	-0,003171	дисипація	-2,279530	дисипація
3 кв 2013	-0,079026	дисипація	0,003731	зростання	-21,179861	значна дисипація
4 кв 2013	0,080197	зростання	-0,001165	дисипація	-68,845229	значна дисипація

Таблиця 2.9

Виробництво ентропії у сегменті обов'язкового страхування цивільно-
правової відповідальності власників ТЗ

Період	Виробництво ентропії за преміями		Виробництво ентропії за виплатами		Відношення виробництва ентропій за преміями та виплатами	
	ΔH	процес	ΔH	процес	$\Delta H_{пр}/\Delta H_{випл}$	наявність рівноваги
2 кв 2009	-0,096580	дисипація	-0,025406	дисипація	3,801432	значне зростання
3 кв 2009	0,104152	зростання	0,168081	зростання	0,619652	зростання
4 кв 2009	0,122811	зростання	0,137326	зростання	0,894306	зростання
1 кв 2010	-0,040950	дисипація	-0,011498	дисипація	3,561391	значне зростання
2 кв 2010	-0,018332	дисипація	0,016847	зростання	-1,088135	дисипація
3 кв 2010	0,031383	зростання	-0,001450	дисипація	-21,649362	значна дисипація
4 кв 2010	0,030072	зростання	0,004040	зростання	7,444237	значне зростання
1 кв 2011	0,006541	зростання	-0,000130	рівновага	-50,227502	значна дисипація
2 кв 2011	0,000623	рівновага	-0,001705	дисипація	-0,365580	дисипація
3 кв 2011	0,000238	рівновага	0,001742	зростання	0,136637	зростання
4 кв 2011	-0,023199	дисипація	-0,094557	дисипація	0,245341	зростання
1 кв 2012	0,022786	зростання	0,047030	зростання	0,484502	зростання
2 кв 2012	-0,034423	дисипація	0,041460	зростання	-0,830271	дисипація
3 кв 2012	0,011826	зростання	-0,000997	рівновага	-11,863335	значна дисипація
4 кв 2012	0,022450	зростання	0,007150	зростання	3,140013	зростання
1 кв 2013	0,000476	рівновага	-0,002071	дисипація	-0,229867	дисипація
2 кв 2013	-0,110664	дисипація	-0,011927	дисипація	9,278522	значне зростання
3 кв 2013	0,065481	зростання	0,007359	зростання	8,898616	значне зростання
4 кв 2013	0,042279	зростання	-0,019737	дисипація	-2,142156	дисипація

Ринок страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів є нерівноважним, з домінуючими періодами зростання, що може свідчити про ріст даного сегменту страхового ринку. Певна відмінність даного сегменту ринку автострахування полягає у відносно менших темпах зростання обсягів премій та більшій відповідності їх динаміки динаміці обсягів виплат. Рівень невизначеності сегменту є дещо

меншим також з огляду на більшу урегульованість процесів в обов'язковому страхуванні власників автотранспортних засобів. Періоди рівноважного стану за преміями та виплатами носять випадковий характер та не співпадають з періодами рівноваги за іншими видами автострахування та страхового ринку в цілому.

Помилкова інтерпретація отриманих результатів можлива через особливості математичних підрахунків для даних 2, 3 кварталу 2010 року, 1, 2 та 3 кварталу 2011 року.

Таким чином, дослідження рівня невизначеності страхового ринку в цілому та автотранспортного страхування зокрема свідчить про наступне:

- рівень волатильності базових характеристик автотранспортного страхування є високим, коливання премій і виплат перевищує 60 %, що свідчить про нестабільний стан ринку та невизначеність фінансових потоків на ньому;

- ні страховий ринок в цілому, ні жоден із сегментів автотранспортного страхування не перебуває у стані рівноваги, періоди зростання змінюються періодами дисипації, загальна нерівновага автотранспортного страхування при цьому зростає;

- джерелом нерівноваги є зростання обсягу зібраних премій, що будучи результатом збільшення страхової відповідальності, не визначає відповідне зростання обсягу виплат.

Можна вважати в цілому підтвердженою гіпотезу про дисипативність ринку автотранспортного страхування, стає функціонування якого можливе тільки за умов існування взаємозв'язку між тенденціями розвитку страхового ринку, автотранспортного страхування та його рівновагою. Зростання невизначеності автотранспортного страхування означає незворотнє згорання системи та зникнення відповідного сегменту ринку, зростання невизначеності – його незворотнє руйнування внаслідок розбіжності тенденцій. Зазначимо також, що зростання нерівноваги на страховому ринку

викликає збільшення обсягу небезпек та загроз, зменшення рівня фінансової безпеки.

2.3. Фінансова безпека страхового ринку України

Поступове залучення України до процесів глобалізації світової економіки вимагає детального розгляду такого питання як економічна безпека. Однією з ключових складових економічної безпеки є фінансова безпека країни. Згідно Наказу Міністерства економіки України № 60 від 2 березня 2007 року «Про затвердження Методики розрахунку рівня економічної безпеки України» фінансова безпека – це такий стан бюджетної, грошово-кредитної, банківської, валютної системи та фінансових ринків, який характеризується збалансованістю, стійкістю до внутрішніх і зовнішніх негативних загроз, здатністю забезпечити ефективне функціонування національної економічної системи та економічне зростання [113].

Дослідження питання фінансової безпеки має значне теоретичне підґрунтя. Значні доробки у галузі вивчення фінансової безпеки мають такі науковці, як О. І. Барановський [5, 6], А. О. Єпіфанов [66], Н. Я. Кравчук [100], О. М. Підхомний [129, 130], О. М. Савицька [162], О. Ю. Швченко [206] та інші.

Безпека фінансової сфери України визначається досконалістю правової, організаційної та інституціональної бази, а також політичною стабільністю, рівнем ризиків ринкової кон'юнктури, масштабами тіньової економіки та рівнем корупції в державі [100, с. 28].

Фінансова безпека є надзвичайно складною багаторівневою системою, яка включає ряд підсистем: бюджетну безпеку, валютну безпеку, грошово-кредитну безпеку, боргову безпеку, безпеку страхового ринку та безпеку фондового ринку.

Важливою складовою фінансової безпеки держави є фінансова безпека її страхового ринку. Фінансова безпека страхового ринку є підґрунтям для створення дієвої системи захисту громадян, суб'єктів господарювання та держави у разі настання несприятливих подій. Крім того, страховий ринок є джерелом довгострокових інвестицій в економіку держави.

Фінансова безпека страхового ринку у цілому і конкретного страховика, зокрема, це такий рівень забезпеченості страхових компаній фінансовими ресурсами, який дозволив би їм у разі потреби відшкодувати обумовлені у договорах страхування збитки їх клієнтів і забезпечити ефективне функціонування [100, с. 31].

Фінансова безпека страхового ринку визначається низкою показників – індикаторів фінансової безпеки, а також залежить від багатьох об'єктивних і суб'єктивних, внутрішніх і зовнішніх чинників, та визначається фінансовою результативністю та ефективністю діяльності [92].

Оцінка фінансової безпеки страхового ринку проводиться згідно методики розрахунку рівня економічної безпеки України.

Основні індикатори та порогові значення індикаторів стану фінансової безпеки страхового ринку, рекомендовані Мінекономрозвитку України [113, 143], наведено в табл. 2.10.

Значення показників фінансової безпеки страхового ринку наведені в таблиці 2.11.

Дані, отримані при розрахунку відповідних коефіцієнтів, можуть вказувати на незадовільний стан розвитку страхового ринку України. Показник проникнення страхування в Україні протягом 2002-2012 років знаходився на рівні 2% у 2002 році, найбільше значення показника встановлено у 2004 році – 5,6%, найменше значення зафіксоване у 2012 році – 1,4%, що є значно меншим за рекомендоване значення. За цим індикатором рівень фінансової безпеки страхового ринку в Україні можна вважати незадовільним.

Таблиця 2.10.

Індикатори та порогові значення індикаторів стану фінансової безпеки
страхового ринку України

Показник	Формула для розрахунку	Порогове значення
Показник проникнення страхування, %	Валові страхові премії, млн.грн./ ВВП, млн.грн.*100	8-12
Показник щільності страхування (страхові премії на одну особу), доларів США	Валові страхові премії, дол./чисельність населення	не менше 140
Частка довгострокового страхування в загальному обсязі зібраних страхових премій, %	Валові страхові премії зі страхування життя, млн.грн./валові страхові премії, млн.грн.*100	не менше 30
Рівень страхових виплат, %	Валові страхові виплати, млн.грн./валові страхові премії, млн.грн.*100	не менше 30
Частка премій, що належать перестраховикам нерезидентам, %	Валові страхові премії сплачені перестраховикам-нерезидентам, млн.грн./валові страхові премії, млн.грн.*100	не більше 25
Частка сукупного обсягу статутних капіталів страхових компаній, що належать нерезидентам у загальному їх обсязі, %	Сукупний обсяг статутних капіталів страхових компаній, що належать нерезидентам, млн.грн./сукупний обсяг статутних капіталів страхових компаній, млн.грн.*100	не більше 30
Частка надходжень страхових премій 3-х найбільших СК у заг.обсязі надходжень страхових премій (крім страхування життя), %	Обсяг надходжень страхових премій трьох найбільших страхових компаній (крім страхування життя), млн.грн./загальний обсяг надходжень страхових премій, млн.грн.*100	10-30

Відповідно до міжнародних та українських стандартів за показником щільності страхування страховий ринок України залишається слаборозвиненим, незважаючи на позитивну динаміку росту валових страхових премій. Так, обсяг страхових премій на одну особу в Україні у 2014 році становив 37,37 дол. США, що є нижчим за мінімально встановлену норму, та набагато нижчим показником ніж у розвинених країнах, наприклад, відповідний показник у 2011 році у Німеччині становить – 2,24 тис. дол., у Франції – 3,52 тис. долл., у Італії – 1,78 тис. дол., у Іспанії – 1,5 тис. дол., у США – 3,06 тис. дол. [213].

Таблиця 2.11.

Індикатори стану фінансової безпеки страхового ринку

Роки	Показник проникнення страхування	Показник щільності страхування, долари США	Частка довгострокового страхування в загальному обсязі зібраних страхових премій	Рівень страхових виплат	Частка премій, що належать перестраховикам нерезидентам	Частка надходжень страхових премій 3-х найбільших СК у заг.обсязі надходжень страхових премій (крім страхування життя)
2002	2,0%	17,35	0,5%	12,2%	29,5%	18,3%
2003	3,4%	35,98	0,8%	9,4%	34,8%	23,1%
2004	5,6%	77,46	1,0%	7,9%	9,8%	22,3%
2005	2,9%	54,24	2,5%	14,7%	5,3%	12,2%
2006	2,5%	58,71	3,3%	18,8%	4,1%	12,2%
2007	2,5%	76,9	4,4%	23,4%	4,3%	12,6%
2008	2,5%	67,57	4,6%	29,4%	4,3%	12,0%
2009	2,2%	55,7	4,0%	33,0%	5,4%	11,2%
2010	2,1%	63,33	3,9%	26,4%	4,3%	13,6%
2011	1,7%	62,24	5,9%	21,4%	5,2%	13,7%
2012	1,4%	54,1	9,2%	26,1%	5,3%	9,9%
2013	1,9%	78,9	8,6%	16,2%	5,7%	13,5%
2014	1,7%	37,37	8,1%	18,9%	5,7%	15,6%

Щодо довгострокового страхування в Україні, то на відміну від ризикових видів страхування, його розвиток відбувається досить повільними темпами. Так частка страхування життя в загальному обсязі зібраних страхових премій виявила повільну тенденцію росту та становила 0,5% у 2002 році, а у 2014 році – 8,1 %, що значно менше встановленого нормативу. Така ситуація є наслідком низького соціального рівня розвитку, недовіри населення до страхових компаній.

Показник рівня страхових виплат за укладеними договорами страхування має позитивну тенденцію динаміки у період з 2002 року до 2009 року. У 2002 році цей показник становив 12,2%, у 2003-2004 роках знизився до рівня 9,4% та 7,9% відповідно, у 2005 році виріс до рівня 14,7 та у наступних роках проявив стійку позитивну динаміку, у 2009 році показник рівня страхових виплат досяг значення 33%. У 2010-2014 роках відбулося

значне зниження цього показника до рівня 18,9%. Зважаючи на вищезазначені кількісні оцінки показника страхових виплат, рівень фінансової безпеки за цим показником можна вважати задовільним.

Показник, що характеризує частку премій, що належать перестраховикам-нерезидентам у 2003-2003 роках перевищував нормативне значення та становив близько 30%. Проте, вже у 2004 році цей показник скоротився до рівня 9,8%. Протягом 2005-2014 років частка премій, що належать перестраховикам-нерезидентам становила близько 4-5%, що нижче зазначеного нормативного значення більш ніж у 6 разів. Рівень фінансової безпеки страхового ринку України за цим індикатором можна вважати досить високим.

Частка надходжень страхових премій трьох найбільших страхових компаній у загальному обсязі надходжень страхових премій (крім страхування життя) протягом 2002-2004 років була близькою до позначки 20%, що може вказувати на помірну монополізацію ринку. У період з 2005 по 2013 року цей показник зменшився і становив близько 10-13%, що свідчить про існування значного рівня конкуренції та вказує на оптимальний рівень фінансової безпеки на ринку страхування за цим показником.

У відповідності до завдань дослідження було також здійснено аналіз фінансової безпеки сегменту автотранспортного страхування, оскільки зазначений сегмент займає досить велику частку у структурі страхового ринку як за надходженням страхових премій (27,4% станом на другий квартал 2015 року), так і за обсягом страхових виплат (50,5% станом на другий квартал 2015 року). Для здійснення дослідження розроблено структурно-логічну схему оцінки рівня фінансової безпеки автотранспортного страхування (рис. 2.11).

На першому етапі відбувається вибір та обґрунтування системи економічних індикаторів, які характеризують рівень фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування. При цьому слід враховувати розвиненість та стан страхової системи.

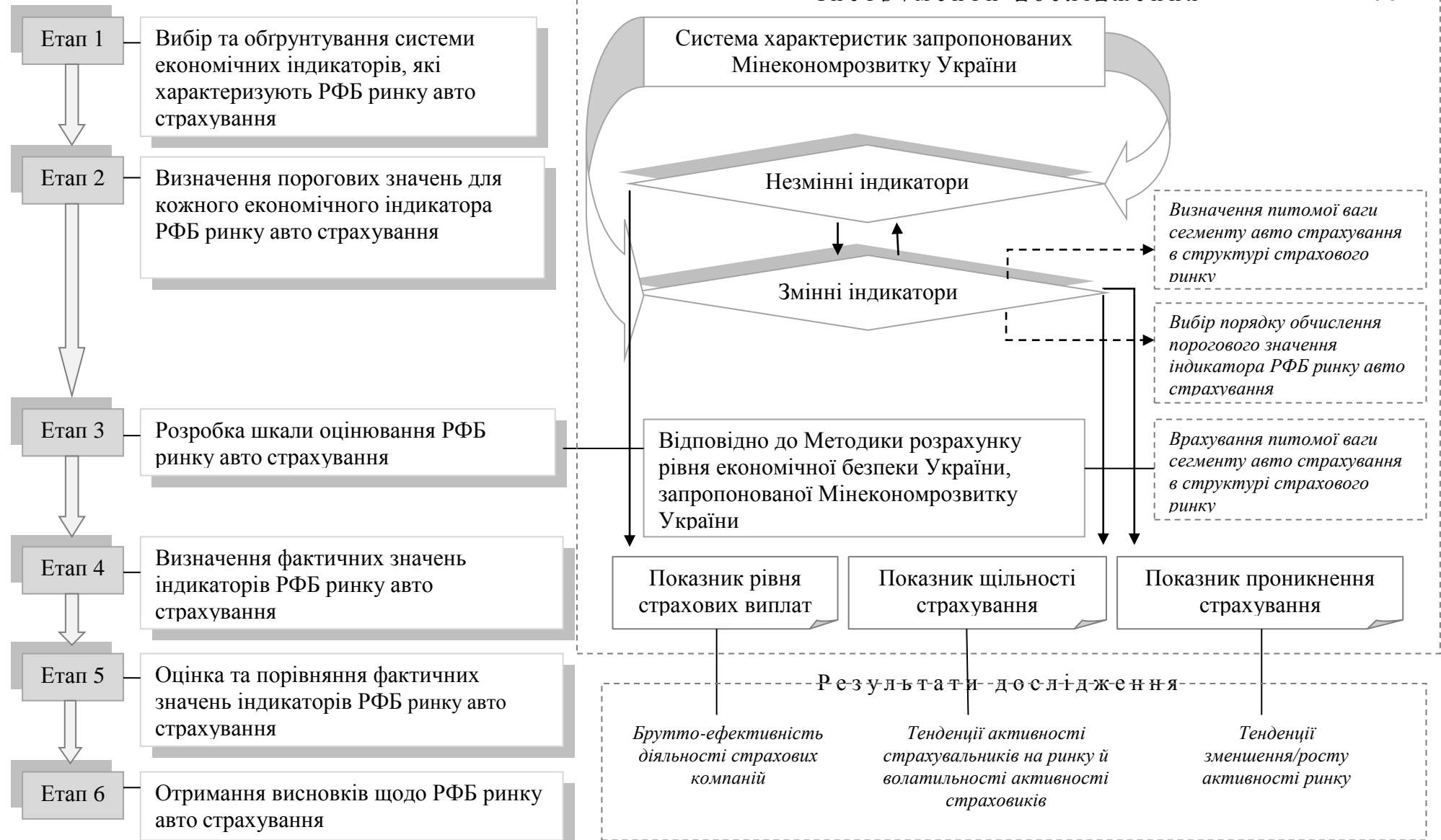


Рис. 2.11. Структурно-логічна схема визначення рівня фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування¹

¹ складено автором

В цьому контексті зауважимо, що автотранспортне страхування як сегмент страхового ринку України доцільно досліджувати, використовуючи систему показників, запропонованих Міністерством економічного розвитку та торгівлі України [113]. Із переліку економічних показників і індикаторів, що характеризують рівень фінансової безпеки на страховому ринку в цілому, обрано наступну групу показників: показник проникнення страхування, показник щільності страхування та показник рівня страхових виплат. Саме ця група показників різнобічно характеризує процеси, що відбуваються на страховому ринку та на окремих його сегментах. Показник проникнення страхування характеризує рівень розвиненості страхового ринку, показник щільності страхування – активність страховиків та страхувальників, показник рівня страхових виплат – ефективність діяльності страхових компаній. Наступним етапом є визначення порогових значень для кожного економічного індикатора рівня фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування.

Порогові значення індикаторів фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування є кількісними параметрами, що окреслюють межу між безпечною та небезпечною зоною функціонування зазначеного сегменту страхового ринку України. Недотримання таких порогових (граничних) значень показників заважає нормальному функціонуванню ринку, призводить до виникнення негативних тенденцій у сфері фінансової безпеки. Наближення до гранично допустимого значення показника може вказувати на нарощування загроз економічної стабільності розвитку, перевищення ж допустимих граничних рівнів фінансової безпеки є своєрідним індикатором незадовільного стану системи.

Систему економічних індикаторів, обраних для дослідження, умовно можна розділити на дві групи: незмінні та змінні індикатори. Для першої групи показників характерні сталі (незмінні) значення порогових величин. До таких індикаторів належить показник рівня страхових виплат. При його

обчислені використовуються статистичні дані щодо обсягу валових страхових премій та виплат саме в тому сегменті ринку, який досліджується.

Друга група індикаторів – змінні, до яких належать показники проникнення страхування та щільності страхування. Для отримання актуальної інформації аналіз вказаних показників фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування доцільно проводити з урахуванням структури страхового ринку України. Порогові значення відповідних індикаторів мають бути розраховані виходячи зі значень питомої ваги автотранспортного страхування на страховому ринку України. За преміями у 2008 році сегмент автотранспортного страхування у структурі страхового ринку України становив – 29,6%, у 2009 році – 26%, у 2010 – 24,8%, у 2011 році – 27,1% у 2012 році – 31,7 %, у 2013 році – 23,27%, у 2014 році – 24,5%, у другому кварталі 2015 року – 27,4%.

Виходячи із порогових значень показників рівня фінансової безпеки страхового ринку, запропонованих та затверджених Міністерством економічного розвитку та торгівлі України [113], порядок обчислення порогових значень індикаторів для певного сегменту страхового ринку матиме вигляд:

$$TV_1 = \frac{TV_0 \cdot P_1}{100\%}, \quad (2.12)$$

де TV_0 та TV_1 – порогові значення (threshold value) показників рівня фінансової безпеки для страхового ринку в цілому та для певного сегменту страхового ринку відповідно;

P_1 – питома вага (proportion) певного сегменту в структурі страхового ринку.

На третьому етапі відбувається розробка шкали оцінювання рівня фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування, визначаються допустимі, критичні та недопустимі межі відхилень від нормативного значення. При знаходженні кількісної оцінки відповідного індикатора близького до нормативного значення рівень фінансової безпеки можна

вважати оптимальним, при відхиленні в допустимих межах – задовільним, при наближенні до критичних меж – незадовільним або небезпечним, при перевищенні допустимих меж коливання індикатора – критичним. Для сегменту автотранспортного страхування була використана шкала оцінювання, розроблена на основі Методики розрахунку рівня економічної безпеки України, розробленій Мінекономрозвитку України, із врахуванням питомої ваги автотранспортного страхування в структурі страхового ринку України [113, 143] (табл. 2.12).

Наступним етапом визначення рівня фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування є визначення фактичних значень індикаторів.

Таблиця 2.12

Характеристичні значення показників безпеки страхового ринку та ринку автотранспортного страхування ¹

Показники	Значення індикаторів для нормування									
	Страховий ринок	Авто страхування	Страховий ринок	Авто страхування	Страховий ринок	Авто страхування	Страховий ринок	Авто страхування	Страховий ринок	Авто страхування
Показник проникнення страхування, %	1	0,28	2	0,56	4	1,12	6	1,68	8	2,24
Показник щільності страхування, долари США	30	8,4	50	14	120	33,6	140	39,2	170	47,6
Рівень страхових виплат, %	10	10	20	20	30	30	40	40	50	50
Рівень фінансової безпеки	критичний		небезпечний		незадовільний		задовільний		оптимальний	

У таблиці 2.13 наведені кількісно визначені індикатори стану ринку автотранспортного страхування та їх порогові значення, розраховані відповідно до другого етапу запропонованої методики.

¹ розрахунок автора за даними сайту Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг <http://nfp.gov.ua>

Таблиця 2.13.

Індикатори стану фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування та їх порогові значення¹

Показник	Роки						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Показник проникнення страхування, %	0,75	0,58	0,53	0,47	0,44	0,45	0,42
Рівень фінбезпеки	небезпечний	небезпечний	небезпечний	небезпечний	небезпечний	небезпечний	небезпечний
Показник щільності страхування, долари США	20,00	14,49	15,70	16,88	17,17	18,36	9,16
Рівень фінбезпеки	небезпечний	небезпечний	небезпечний	небезпечний	небезпечний	небезпечний	критичний
Рівень страхових виплат, %	50,5	57,4	45,9	39,0	40,2	39,1	43,8
Рівень фінбезпеки	оптимальний	оптимальний	оптимальний	задовільний	задовільний	задовільний	оптимальний

П'ятим кроком дослідження рівня фінансової безпеки є оцінка та порівняння фактичних значень індикаторів рівня фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування з нормативними значеннями.

Загальними результатами дослідження рівня фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування за показником проникнення страхування є визначення тенденцій зменшення або росту активності ринку. Показник щільності страхування ж характеризує активність страхувальників на ринку та волатильність активності страховиків. Показник рівня страхових виплат характеризує бруто-ефективність діяльності страхових компаній. Вказані показники є взаємопов'язаними та характеризують процеси, що відбуваються на страховому ринку.

Протягом 2008-2011 років показник проникнення страхування був нижчим за нормативне значення в середньому у 3,5-4 рази. Найгірше

¹ складено автором

значення даний індикатор показав у 2014 році і становив 0,42%, що менше за мінімально допустиме значення майже у 6 разів.

За показником щільності страхування рівень фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування можна вважати небезпечним. При нормативному значенні вказаного показника у 40-45 долари США, його фактичне значення не перевищувало значення у 20 доларів США у 2008 році. Найбільше відхилення від нормативного значення зафіксовано у 2014 році – більш ніж у 5 разів.

За показником рівня страхових виплат рівень фінансової безпеки на ринку автотранспортного страхування є задовільним. Даний індикатор перевищував порогове значення протягом 2008-2014 років.

Завершальним етапом дослідження є складання обґрунтованих висновків щодо рівня фінансової безпеки досліджуваного сегменту страхового ринку. Наведені розрахунки можуть свідчити про критично низький рівень фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування. На це вказує щорічне зниження активності ринку автотранспортного страхування, волатильність активності страхувальників та погіршення ефективності діяльності страхових компаній.

Про дослідженні стану страхового ринку та ринку автострахування, були розглянуті показники, що характеризують різні аспекти діяльності страхових суб'єктів ринку. При цьому була відмічена значна волатильність процесів, що відбуваються на ринку, що ускладнює прогнозування майбутньої ринкової ситуації.

Проведені розрахунки рівня фінансової безпеки страхового ринку згідно «Методики розрахунку рівня економічної безпеки України» дають можливість оцінити загальну ситуацію, що склалась на страховому ринку. З метою поглибленого аналізу та порівняння рівня фінансової безпеки страхового ринку доцільно застосувати інтегральний показник.

Питання розрахунку і оцінки інтегрального показника є дискусійним та має важливе методологічне значення. Існують різні методи визначення інтегрального показника. Одним з найпростіших методів розрахунку

інтегрального показника фінансової безпеки страхового ринку є розрахунок згідно «Методики розрахунку рівня економічної безпеки України» за формулою:

$$I_y = \sum_{i=1}^n a_i \cdot z_{iy}, \quad (2.13)$$

де I_y – інтегральний індекс фінансової безпеки страхового ринку за у-й рік;

a_i – ваговий коефіцієнт, що визначає ступінь внеску і-го показника в інтегральний індекс;

z_{iy} – нормалізовані значення вхідних показників за у-й рік.

Перевагою застосування цього методу є його простота, недоліком – неточність результатів, оскільки при цьому не враховується напрям оптимізації відповідних індикаторів (збільшення чи зменшення). Для так званих показників стимуляторів характерний прямий зв'язок між показником та рівнем фінансової безпеки. Для показників дестимуляторів характерним є наявність зворотнього зв'язку між показником та рівнем фінансової безпеки. Можлива наявність й іншого типу показників – змішаного типу, який до певного значення показника проявляється як стимулятор, а в разі подальшого збільшення як дестимулятор. Показниками стимуляторами при розрахунку рівня фінансової безпеки страхового ринку є показник щільності страхування, рівень страхових виплат та частка довгострокового страхування в загальному обсязі зібраних страхових премій. Показником дестимулятором є частка премій, що належать перестраховикам нерезидентам. Змішаними показниками є показник проникнення страхування та частка надходжень страхових премій трьох найбільших страхових компаній у загальному обсязі надходжень страхових премій. Нормалізовані значення показників рівня фінансової безпеки та результати розрахунку інтегрального показника за даною методикою наведені у таблиці 2.14.

Для більш точної оцінки інтегрального показника фінансової безпеки страхового ринку можна використати графічний метод. В основі графічного

методу розрахунку лежить побудова багатокутника [11, с. 30]. Інтегральний показник фінансової безпеки розраховується для відповідного періоду, в нашому випадку це рік. Рік, що має найвищий рівень фінансової безпеки, матиме багатокутник з найбільшою площею. Площа кожного багатокутника розраховується за формулою:

$$S = \frac{1}{2} \cdot \sin \frac{360^\circ}{n} \cdot (x_1 \cdot x_n + \sum x_i \cdot x_{n+1}), \quad (2.14)$$

де x_i – факторний показник з урахуванням ступеня відхилення,

n – кількість аналізованих груп факторів

Таблиця 2.14.

Розрахунок інтегрального індексу фінансової безпеки страхового ринку
України¹

Показник	1. Показник проникнення страхування	2. Показник щільності страхування	3. Частка довгострокового страхування в загальному обсязі зібраних страхових премій	4. Рівень страхових виплат	5. Частка премій, що належать перестраховикам нерезидентам	6. Частка надходжень страхових премій 3-х найбільших СК у загальному обсязі надходжень страхових премій	Інтегральний показник фінансової безпеки страхового ринку	
Роки	2002	-0,55	-2,316	-1,255	-0,958	1,856	0,868	-0,393
	2003	0,763	-1,268	-1,162	-1,306	2,357	1,981	0,228
	2004	2,768	1,064	-1,103	-1,493	-0,001	1,805	0,508
	2005	0,306	-0,242	-0,555	-0,645	-0,431	-0,545	-0,353
	2006	-0,03	0,01	-0,284	-0,14	-0,545	-0,545	-0,256
	2007	-0,069	1,032	0,106	0,432	-0,525	-0,453	0,088
	2008	-0,038	0,508	0,181	1,176	-0,52	-0,592	0,119
	2009	-0,304	-0,16	-0,003	1,622	-0,418	-0,777	-0,007
	2010	-0,4	0,269	-0,046	0,812	-0,523	-0,221	-0,018
	2011	-0,77	0,208	0,67	0,188	-0,436	-0,198	-0,057
	2012	-1,065	-0,25	1,83	0,775	-0,424	-1,079	-0,035
	2013	-0,611	1,145	1,621	-0,463	-0,39	-0,244	0,177
	2014	-0,792	-1,190	1,443	-0,127	-0,390	0,243	-0,136

¹ розрахунок автора за даними сайту Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг <http://nfp.gov.ua>

Графічна інтерпретація даного способу дає змогу оцінити, які фактори призводять до зниження рівня фінансової безпеки страхового ринку. При цьому, такий спосіб визначення інтегрального показника рівня фінансової безпеки теж має недолік через неврахування типу індикаторів (стимулятор, дестимулятор), які використовуються при підрахунку.

Для визначення інтегрального показника графічним способом розраховано відхилення показників фінансової безпеки від нормативного значення (таблиця 2.15). При цьому нормативне значення дорівнюватиме 1.

Таблиця 2.15.

Розрахунок інтегрального показника рівня фінансової безпеки
страхового ринку України ¹

	Роки						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Відхилення показників фінансової безпеки страхового ринку від нормативного значення:							
1. Показник проникнення страхування	0,31	0,28	0,26	0,21	0,18	0,24	0,21
2. Показник щільності страхування	0,48	0,40	0,45	0,44	0,39	0,56	0,27
3. Частка довгострокового страхування в загальному обсязі зібраних страхових премій	0,15	0,13	0,13	0,20	0,31	0,29	0,27
4. Рівень страхових виплат	0,98	1,10	0,88	0,71	0,87	0,54	0,63
5. Частка премій, що належать перестраховикам нерезидентам	0,17	0,22	0,17	0,21	0,21	0,23	0,23
6. Частка надходжень страхових премій 3-х найбільших СК у заг.обсязі надходжень страхових премій (крім страхування життя)	0,40	0,37	0,45	0,46	0,33	0,45	0,52
Інтегральний показник рівня фінансової безпеки (площа багатокутника)	0,3193	0,3161	0,2772	0,2869	0,3313	0,3390	0,2908

На рисунках 2.13, 2.14 представлено графічну інтерпретацію інтегрального показника фінансової безпеки страхового ринку у 2010 та 2013 роках відповідно (графічна інтерпретація інтегрального показника фінансової

¹ складено автором

безпеки страхового ринку у 2008, 2009, 2011, 2012 та 2014 роках наведена у додатку Л).

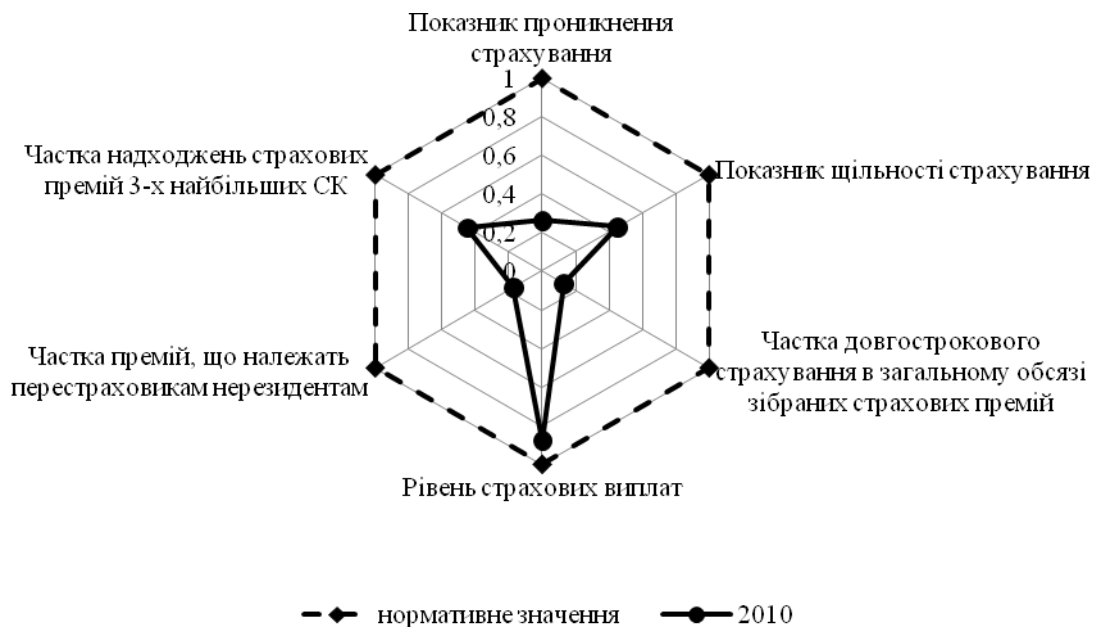


Рис. 2.13. Графічна інтерпретація інтегрального показника фінансової безпеки страхового ринку у 2010 році

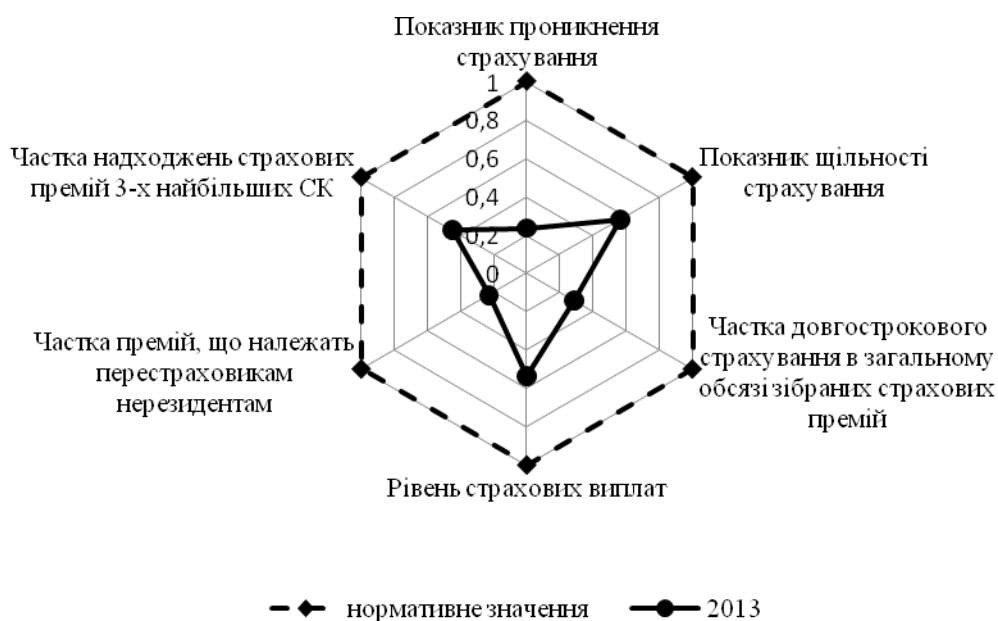


Рис. 2.14. Графічна інтерпретація інтегрального показника фінансової безпеки страхового ринку у 2013 році

За результатами розрахунку інтегрального показника рівня фінансової безпеки страхового ринку України графічним методом можна визначити, що найнижчий рівень фінансової безпеки страхового ринку зафіксовано у 2010 році (найменша площа багатокутника), найвищий рівень відповідно у 2013 році (найбільша площа багатокутника), про що свідчать обчислені площі відповідних багатокутників. Наочно можна побачити відмінності окреслених фігур, та оцінити тенденції, що призвели до збільшення рівня фінансової безпеки.

Показники проникнення страхування, а також частка надходжень страхових премій трьох найбільших страхових компаній у загальному обсязі надходжень страхових премій у 2010 та 2013 роках мають близькі значення. За цими індикаторами рівень безпеки страхового ринку майже однаковий. Суттєвих змін зазнали наступні показники: рівень страхових виплат значно знизився у 2013 році в порівнянні з 2010 роком, у 2013 році відбулось збільшення показників, що характеризують щільність страхування, частку довгострокового страхування та частку премій, що належать страховикам нерезидентам. Слід зазначити, що позитивні тенденції, що спостерігаються на страховому ринку України, дають підстави вважати рівень його фінансової безпеки достатнім для стабільного функціонування ринку при виникненні внутрішніх та зовнішніх загроз, погіршенні соціально-економічної ситуації.

Цікавим результатом дослідження є неспівпадіння якісних результатів оцінки рівня фінансової безпеки страхового ринку при виборі різних способів інтегрування за однакового переліку індикаторів. Так, при інтегруванні індикаторів за методикою Мінекономрозвитку найвищий рівень фінансової безпеки спостерігався (у порівнянному інтервалі з 2008 по 2014 роки) у 2008 році, дещо менший – у 2013 році, далі – 2009, 2010, 2012, 2011 послідовно. При інтегруванні графічним способом часова послідовність за зменшенням рівня фінансової безпеки страхового ринку є наступною – 2013, 2012, 2008,

2009, 2014, 2011, 2010. Можна зробити попередній висновок про залежність якісних результатів оцінки від способу інтегрування показників, а не від вихідних значень кількісних індикаторів, що певним чином зменшує аналітичну значущість інтегральних оцінок.

Важливою складовою фінансової безпеки держави є фінансова безпека страхового ринку, яка визначається низкою показників – індикаторів фінансової безпеки, а також залежить від багатьох об'єктивних і суб'єктивних чинників, та визначається фінансовою результативністю та ефективністю діяльності. Дослідження основних індикаторів фінансової безпеки страхового ринку виявило загальне зниження активності ринку протягом 2008-2011 років, та поступове підвищення у 2012-2013 роках. За результатами дослідження страхового ринку з використанням двох способів розрахунку інтегральних показників рівня фінансової безпеки страхового ринку було визначено, що рівень фінансової безпеки страхового ринку України є досить низьким, що робить його вразливим до внутрішніх і зовнішніх загроз. При цьому була відмічена значна волатильність процесів, що відбуваються на ринку, що ускладнює прогнозування майбутньої ринкової ситуації.

Висновки за розділом 2

1. Кількісні характеристики розвитку страхового ринку України в цілому та автотранспортного страхування як його сегменту свідчать про існування чітко виражених тенденцій динаміки страхових премій із певною циклічністю та стохастичного характеру страхових виплат. При існуванні тенденції до зростання обсягу премій, розподіл імовірності виплат не має лівосторонньої асиметрії, що може свідчити про відсутність залежності між зростанням відповідальності страхових компаній та зростанням обсягу відшкодувань. Оскільки ризикова складова тарифу у автотранспортному страхуванні є стандартною, можна стверджувати про відсутність причинно-

наслідкового зв'язку між обсягом премій та обсягом виплат. Відсутність такого зв'язку також підтверджує відсутність лагу у кореляційній взаємозалежності між преміями та виплатами. Якщо така залежність відсутня, то вочевидь захисна функція страхування не реалізується у повному обсязі.

Фактичні та потенційні зміни структурного співвідношення страхових послуг автотранспортного страхування на страховому ринку України також свідчать про зростання невідповідності між преміями та виплатами, що відповідає ситуації акумуляції ризиків у обов'язковому авто страхуванні при більшій фінансовій доцільності страхування КАСКО.

2. Ринок автострахування зокрема (за окремими його сегментами) та ринок страхування в цілому є відкритою нерівноважною дисипативною системою, стале функціонування якого можливе за умови постійного притоку фінансових ресурсів. Однак надходження фінансових ресурсів у вигляді зібраних премій водночас збільшує рівень невизначеності процесів, їх ентропійність. Надходження премій та сплати відшкодувань характеризуються постійно високою волатильністю, коливність премій та відшкодувань є найвищою для обов'язкового страхування власників автотранспортних засобів, дещо меншою для страхування КАСКО, найвищою стабільністю відзначається весь ринок страхування в цілому. Періоди рівноважного стану ринку є епізодичними, не співпадають за різними сегментами ринку, носять стохастичний характер.

3. Зважаючи на трансформаційні тенденції на ринку автотранспортного страхування та страхового ринку було визначено низький рівень його фінансової безпеки. Загалом рівень фінансової безпеки для ринку автотранспортного страхування є вищим, ніж для страхового ринку в цілому. Причиною є достатній або задовільний характер страхових виплат. Результати дослідження також свідчать про часткову адекватність інтегральних показників рівня фінансової безпеки, що підтверджується

відмінностями у якісних результатах оцінки при однаковому комплексі індикаторів та різних способах інтегрування. Серед інших недоліків методичного забезпечення оцінки рівня фінансової безпеки – необхідність врахування тенденцій зменшення/зростання ринку, активності страхувальників, ефективності діяльності страховиків, що й стало підставою розробки удосконаленого алгоритму оцінки рівня фінансової безпеки на ринку автотранспортного страхування.

Результати досліджень опубліковано в працях [15], [18], [19], [26], [27], [172], [174].

РОЗДІЛ 3

ПЕРСПЕКТИВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ РИНКУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ УКРАЇНИ

3.1. Методичне забезпечення оцінки фінансової безпеки страхового ринку

Залучення України до процесів глобалізації, складні економічні і політичні умови, в яких відбувається становлення страхового ринку, спонукає науковців до вивчення вітчизняного страхового ринку та рівня його фінансової безпеки. Розгляд питань фінансової безпеки представлено у роботах таких вчених як О. І. Барановського [5, 6], А. О. Єпіфанова [66], А. М. Єрмошенко [67], С. М. Козьменка [92] та інших. Попередні дослідження показали, що страховий ринок є вразливим до зовнішніх і внутрішніх загроз, а рівень його розвитку є недостатнім для застосування уніфікованої моделі кількісної оцінки параметрів фінансової безпеки страхового ринку. Актуальним питанням сьогодення є удосконалення кількісної оцінки безпеки страхового ринку з урахуванням його рівноважності.

Попередній аналіз рівня фінансової безпеки страхового ринку показав, що він знаходиться на етапі становлення, рівень його розвитку є недостатнім, ринок є вразливим до внутрішніх і зовнішніх впливів. При цьому на ринку постерігаються періоди, коли страховий ринок у своєму розвитку наближений до стану рівноваги. Визначивши періоди, які відповідають рівноважному стану ринку, і порівнявши їх із відповідними індикаторами рівня фінансової безпеки страхового ринку, отримаємо нормативні значення розглянутих індикаторів, що більш наближені до реальної ринкової ситуації та відповідають теперішньому рівню розвитку страхового ринку.

Отже, постає нове завдання дослідження – визначити порогові значення індикаторів, що відповідають рівноважному стану ринку. Основним

припущенням при цьому є наступне: найвищий рівень фінансової безпеки відповідає ситуації, коли ринок знаходиться у стані рівноваги. Справді, якщо система знаходиться у стані рівноваги, то без суттєвих зовнішніх впливів вона із цього стану не вийде, отже, нереалізовані загрози та небезпеки не призведуть до нестабільності системи. Оскільки визначення рівноважного стану ринку відбувається за сучасними даними, то при визначенні порогових значень буде максимально враховуватись поточна економічно кон'юнктура.

На рисунку 3.1 представлена схема визначення нормативних значень показників рівня фінансової безпеки для страхового ринку України, вихід за межі яких означатиме порушення рівноважного стану ринку.

Порівняно з раніше запропонованою методикою, що відображена на рисунку 2.11 на другому етапі змінюється вибір порядку обчислення порогового значення індикатора рівня фінансової безпеки ринку.

Визначивши періоди, які відповідають рівноважному стану ринку, і порівнявши їх з відповідними індикаторами рівня фінансової безпеки страхового ринку, отримали нормативні значення розглянутих індикаторів, що більш наближені до реальної ринкової ситуації та відповідають теперішньому рівню розвитку страхового ринку.

Як умову досягнення рівноваги використано наступні залежності:

$$\Delta H(U) = H(U_i) - H(U_{i-1}), \quad (3.1)$$

де $\Delta H(U)$ – виробництво ентропії за преміями,

$H(U_i)$ – ентропія премій i -го періоду.

$$\Delta H(V) = H(V_i) - H(V_{i-1}), \quad (3.2)$$

де $\Delta H(V)$ – виробництво ентропії за виплатами,

$H(V_i)$ – ентропія виплат i -го періоду.



Рис. 3.1. Структурно-логічна схема визначення нормативних значень показників рівня фінансової безпеки¹

Зазначені залежності відповідають диференціальним законам розподілу ймовірностей, що визначається дискретними оцінками параметрів страхового ринку.

Візуалізація взаємозалежності виробництва ентропій за преміями та виплатами, відбувається шляхом побудови поля розсіювання виробництва ентропій. На рисунку 3.2 представлено візуалізацію зазначеного поля розсіювання, що характеризує рівноважний стан страхового ринку за преміями. На рисунку 3.3 відповідно представлено візуалізацію зазначеного поля розсіювання за виплатами.

¹ складено автором

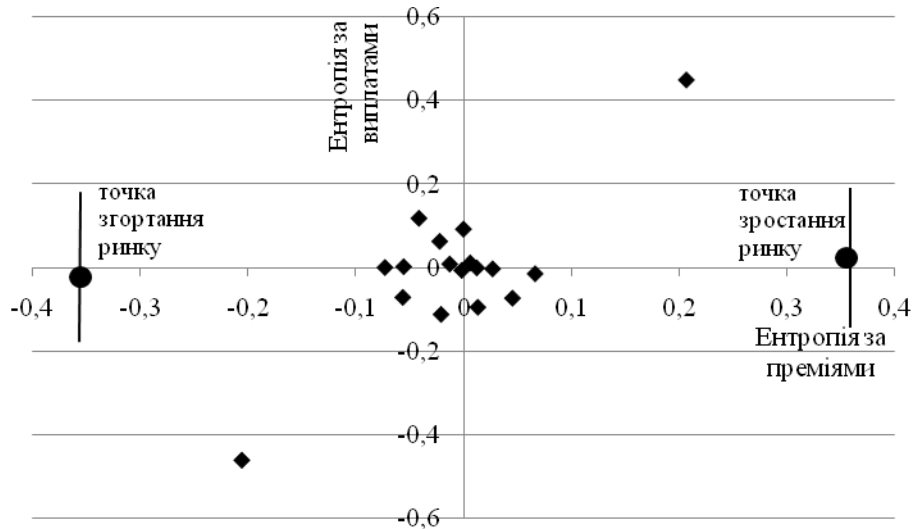


Рис. 3.2. Область розсіювання виробництва ентропій премій і виплат в межах рівноважного стану страхового ринку (рівноважні значення ентропій за преміями)¹

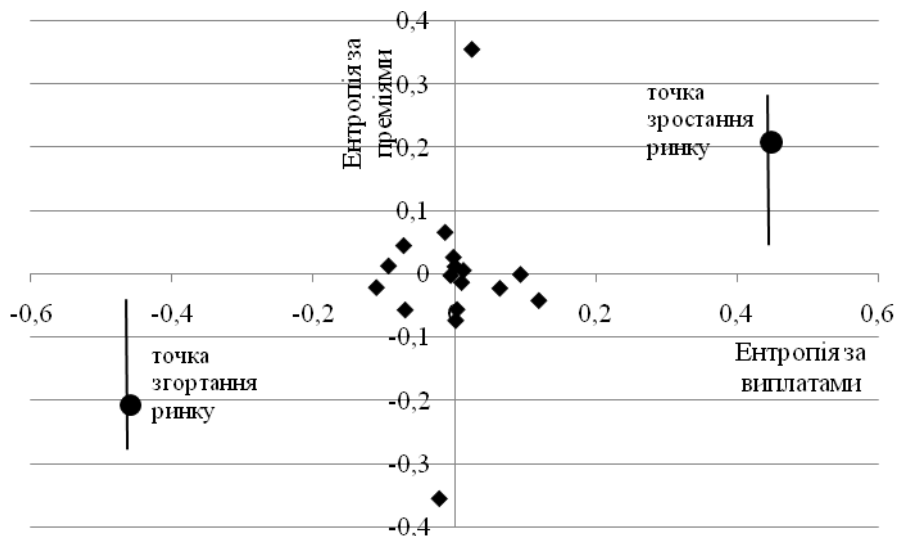


Рис. 3.3. Область розсіювання виробництва ентропій премій і виплат в межах рівноважного стану страхового ринку (рівноважні значення ентропій за виплатами)²

¹ складено автором за даними сайту Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг <http://nfp.gov.ua>

² складено автором за даними сайту Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг <http://nfp.gov.ua>

Визначення обмежень області розсіювання виробництва ентропій за преміями та виплатами дає змогу відслідкувати періоди порушення рівноважного стану ринку у першому випадку за преміями, у другому – за виплатами відповідно. Згортання ринку за преміями спостерігалось у 1 кварталі 2013 року, зростання ринку за преміями – у 2 кварталі 2013 року. Відповідно згортання ринку за виплатами – у 4 кварталі 2010 року, зростання ринку за виплатами – у 1 кварталі 2011 року.

Для ринку автотранспортного страхування побудуємо області розсіювання виробництва ентропій за преміями та виплатами за видами автотранспортного страхування – для каско страхування та обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

За результатами побудови області розсіювання ентропій для видів автотранспортного страхування можна наочно побачити, що даний сегмент знаходиться на стадії розвитку, розвиток його є хаотичним і випадковим, ринок мало структурований. Це ускладнює прогнозування подальшого розвитку сегменту та робить неможливим виділення періодів рівноважного стану ринку автотранспортного страхування. Результати наведені у додатку 3.

Для визначення нормативних значень показників фінансової безпеки для відповідних періодів, вихід за межі яких вказуватимуть на порушення рівноважного стану страхового ринку, знаходимо раніше розраховані значення кожного з індикаторів. Отримані значення відображені в таблиці 3.1.

Для розрахунків були використанні статистичні дані поквартально за 2009-2013 роки. Отримані інтервали рівноважних значень порівняно з інтервалами, узгодженими Мінекономрозвитку є вузкими, а їх мінімальні і максимальні значення є нижчими.

Таблиця 3.1

Інтервали значень показників фінансової безпеки страхового ринку України,
що відповідають рівноважному стану ринку¹

Показник	За преміями		За виплатами	
	Нижня межа	Верхня межа	Нижня межа	Верхня межа
Показник проникнення страхування	1,74%	2,70%	2,33%	2,49%
Показник щільності страхування, долари США	67,61	89,87	66,63	83,59
Частка довгострокового страхування в загальному обсязі зібраних страхових премій	5,79%	9,08%	3,88%	4,09%
Рівень страхових виплат	13,45%	19,23%	18,91%	28,13%
Частка премій, що належать перестраховикам нерезидентам	5,39%	6,18%	2,65%	5,79%

Така ситуація може бути наслідком недостатнього розвитку страхового ринку, а також впливу зовнішніх та внутрішніх загроз, нестабільної економічної, політичної та соціальної ситуації в країні. Це означає, що вказані інтервали значень показників рівня фінансової безпеки страхового ринку, в подальшому доцільно переглядати з певною періодичністю.

Розглянуті вище показники з урахуванням нових рівноважних значень дають розрізнену оцінку рівня фінансової безпеки страхового ринку. З одного боку, наведені показники дають змогу різнобічно оцінити стан та розвиненість страхового ринку, з іншого – можуть ускладнювати їх дослідження.

У зв'язку з цим необхідно доопрацювати методику оцінки рівня фінансової безпеки страхового ринку з використанням інтегрального показника (рис. 3.4). Це дасть змогу врахувати відмінності впливу показників стимуляторів і дестимуляторів на загальний рівень фінансової безпеки та полегшити порівняння одержаних значень і надання об'єктивних висновків щодо стану страхового ринку.

¹ розрахунки автора за даними сайту Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг <http://nfp.gov.ua>



Рис. 3.4. Удосконалення інтегрального показника фінансової безпеки страхового ринку України з урахуванням нових нормативних значень показників¹

Розраховані показники фінансової безпеки страхового ринку мають значний розкид значень, що не дає змогу адекватно відслідкувати коливання рівня фінансової безпеки. При розрахунку інтегрального показника за

¹ складено автором

методикою описаною в пункті 2.3, отримані значення надають дещо нечіткі уявлення про стан страхового ринку.

У вітчизняній літературі, зокрема праці Єпіфанова А. О. [66], запропоновано методику, яка об'єднавши у певній пропорції окремі значення коефіцієнтів, з достатнім рівнем ймовірності і точності дає загальну оцінку стану певної системи. Метою при цьому є одержання узагальнених даних, придатних для подальшого дослідження.

Враховуючи думку та досвід вчених-економістів, використаємо дану методику щодо визначення рівня фінансової безпеки страхового ринку. В основу рекомендованої методики пропонуємо ввести коефіцієнти рівня фінансової безпеки, розраховані раніше та інтервали значень, що відповідають рівноважному стану ринку. Отримаємо наступну формулу для оцінки рівня фінансової безпеки страхового ринку:

– для показників стимуляторів

$$\begin{cases} I_y = \sum_{i=1}^n a_i \cdot z_{iy} \cdot k_j \\ k_j = 1 \quad z_{iy} \in N \\ k_j = 0,5 \quad z_{iy} > N \\ k_j = 0 \quad z_{iy} < N \end{cases} \quad (3.3)$$

де I – інтегральна оцінка рівня фінансової безпеки,

a_i – ваговий коефіцієнт,

z_{iy} – фактичне значення i -го показника за період y ,

k_j – коригуючий коефіцієнт.

– для показників дестимуляторів

$$\begin{cases} I = \sum_{i=1}^n a_i \cdot z_{iy} \cdot k_j \\ k_j = 1 \quad z_{iy} \in N \\ k_j = 0,5 \quad z_{iy} < N \\ k_j = 0 \quad z_{iy} > N \end{cases} \quad (3.4)$$

Конкретні значення поправочних коефіцієнтів визначалися на основі реальних статистичних даних страхового ринку України з урахуванням нових інтервалів рівноважних значень у відповідності до розглянутої методики (таблиця 3.2) [66, с.91].

Значення коригуючих коефіцієнтів поділено на три групи:

– коригуючий коефіцієнт дорівнює 1 – для випадків, коли значення показника знаходиться в межах інтервалу, що відповідає рівноважному стану ринку, такий випадок є найбільш оптимальним;

– коригуючий коефіцієнт дорівнює 0,5 – для випадків, коли значення показника знаходиться поза межами інтервалу рівноважних значень, при цьому його відхилення відбувається в позитивний бік; така ситуація є небажаною, але не є критичною, бо не призводить до погіршення стану страхового ринку;

– коригуючий коефіцієнт дорівнює 0 – для випадків, коли значення показника знаходиться поза межами інтервалу рівноважних значень, при цьому його відхилення відбувається в негативний бік, що робить ринок вразливим до зовнішніх та внутрішніх загроз; така ситуація є вкрай небажаною та небезпечною.

Таблиця 3.2.

Визначення коригуючого коефіцієнта за показниками фінансової безпеки страхового ринку України¹

Показник	Коригуючий коефіцієнт		
	0	1	0,5
Показник проникнення страхування	>1,74	1,74-2,7	<2,7
Показник щільності страхування	>67,61	67,61-89,87	<89,87
Частка довгострокового страхування в загальному обсязі зібраних страхових премій	>5,79	5,79-9,08	<9,08
Рівень страхових виплат	>13,45	13,45-19,23	<19,23
Частка премій, що належать перестраховикам нерезидентам	<6,18	5,39-6,18	>5,39

¹ складено автором

В таблиці 3.3 відображено значення інтегральних показників рівня фінансової безпеки страхового ринку, розрахованих без врахування інтервалів, що відповідають рівноважному стану ринку, та з їх врахуванням, а також наявність рівноваги на страховому ринку України.

Таблиця 3.3.

Інтегральні показники рівня фінансової безпеки страхового ринку України¹

Період	Інтегральний показник без врахування інтервалів, що відповідають рівноважному стану ринку	Інтегральний показник із врахуванням інтервалів, що відповідають рівноважному стану ринку	Наявність рівноваги на страховому ринку
1 кв. 2009	0,30734	0,33697	
2 кв. 2009	0,13096	0,27460	дисипація
3 кв. 2009	0,02396	0,14486	дисипація
4 кв. 2009	0,29158	0,28889	зростання
1 кв. 2010	-0,00563	0,12934	дисипація
2 кв. 2010	-0,41443	-0,06616	зростання
3 кв. 2010	-0,17849	-0,04788	зростання
4 кв. 2010	0,16059	0,40781	дисипація
1 кв. 2011	0,00304	0,07629	зростання
2 кв. 2011	-0,34678	-0,11792	дисипація
3 кв. 2011	-0,69809	-0,21453	зростання
4 кв. 2011	0,04103	0,16534	рівновага
1 кв. 2012	0,21039	0,21734	дисипація
2 кв. 2012	-0,03082	0,04450	зростання
3 кв. 2012	-0,30567	0,08759	зростання
4 кв. 2012	-0,03677	0,08273	дисипація
1 кв. 2013	0,39895	0,39895	дисипація
2 кв. 2013	0,07895	0,07895	зростання
3 кв. 2013	0,40981	0,07344	дисипація
4 кв. 2013	-0,03993	-0,0632	дисипація

Результати проведеного дослідження з використанням коригуючих коефіцієнтів та інтервалів рівноважних значень показало, що застосування даної методики є доцільним, оскільки інтегральний показник більш коректно відображає реальну ринкову кон'юнктуру (кількість співпадінь періодів

¹ розрахунки автора за даними сайту Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг <http://nfp.gov.ua>

рівноваги на страховому ринку зі змінами величини інтегрального показника без використання поправочних коефіцієнтів – 8 періодів із 19, тобто 42%, з використанням поправочних коефіцієнтів – 11 періодів із 19, тобто 58%).

Порівняльна характеристика інтегральних показників рівня фінансової безпеки страхового ринку наведена в таблиці 3.4.

Таблиця 3.4.

Порівняльна характеристика інтегральних показників рівня фінансової безпеки страхового ринку¹

Тип показника	Інтегральний показник без врахування інтервалів, що відповідають рівноважному стану ринку	Інтегральний показник із врахуванням інтервалів, що відповідають рівноважному стану ринку, та коригувальних коефіцієнтів
Основний аналітичний зміст	Характеризує загальний рівень фінансової безпеки страхового ринку.	
Переваги	1. Простота застосування та обчислення; 2. Універсальність для всіх сегментів страхового ринку.	1. Враховує напрям оптимізації відповідних індикаторів; 2. Більш точно відображує реальну ринкову ситуацію.
Недоліки	1. Не враховує напряму оптимізації індикаторів стимуляторів та дестимуляторів; 2. Недостатня точність результатів.	1. Потребує періодичного перегляду та перерахунку інтервалів рівноважних значень та значень поправочних коефіцієнтів; 2. Часткове порушення універсальності для окремих сегментів страхового ринку.

Два способи розрахунку інтегральних показників мають однаковий аналітичний зміст, а саме характеризують загальний рівень фінансової безпеки страхового ринку. Це дозволяє досліджувати та порівнювати рівні фінансової безпеки у різні періоди, а також робити відповідні висновки. Основними відмінностями представлених методик розрахунку є врахування напряму оптимізації показників стимуляторів та дестимуляторів. В першому випадку ця характеристика не враховується, що може призводити до викривлення результатів аналізу. В другому випадку за допомогою

¹ складено автором

використання коригуючих коефіцієнтів ця характеристика береться до уваги. В цьому випадку отримані значення є більш точними та такими, що адекватно відображують реальну ринкову ситуацію.

Недоліком застосування другої методики розрахунку можна вважати потребу в періодичному перегляді та перерахунку інтервалів рівноважних значень та значень коригуючих коефіцієнтів у зв'язку зі змінами поточної ринкової ситуації. З ростом або дисипацією страхового ринку можуть змінюватися інтервали значень показників, що відповідають рівноважному стану ринку.

Нові інтервали рівноважних значень індикаторів було використано для аналізу ринку автотранспортного страхування. Нормування граничних значень індикаторів проводились згідно методики, що відображена на рисунку 2.11. Отримані значення індикаторів рівня фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування та їх нормативні значення, розраховані з урахуванням інтервалів, що відповідають рівноважному стану страхового ринку, наведені в таблиці 3.5.

За показником проникнення страхування рівень фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування можна вважати оптимальним. Протягом проаналізованого періоду фактичні значення цього індикатора знаходилися в межах інтервалу рівноважних значень. При цьому прослідковується тенденція до зменшення активності ринку. За показником щільності страхування сегмент автострахування недостатньо захищений від зовнішніх і внутрішніх впливів. Фактичні значення індикатора є нижчими за нормативні. Рівень страхових виплат на ринку автострахування перевищує нормативні значення з тенденцією до поступового зменшення показника.

Результати аналізу показали, що загальний рівень фінансової безпеки сегменту автотранспортного страхування є задовільним з тенденцією до зменшення, що вимагає більш акцентованого дослідження.

Індикатори рівня фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування ¹

Період	Показник проникнення страхування, %		Показник щільності страхування, долари США		Рівень страхових виплат, %	
	Нормативне значення	0,49-0,76	Нормативне значення	18,93-25,16	Нормативне значення	13,45-28,13
1 кв. 2009	0,63		12,89		67,94	
2 кв. 2009	0,60		14,00		59,83	
3 кв. 2009	0,57		15,43		52,19	
4 кв. 2009	0,55		15,42		51,76	
1 кв. 2010	0,52		12,42		58,07	
2 кв. 2010	0,50		14,16		49,66	
3 кв. 2010	0,48		15,63		39,95	
4 кв. 2010	0,51		17,23		41,95	
1 кв. 2011	0,52		14,80		43,92	
2 кв. 2011	0,45		15,36		37,65	
3 кв. 2011	0,41		16,99		36,37	
4 кв. 2011	0,42		16,87		39,62	
1 кв. 2012	0,46		14,71		46,64	
2 кв. 2012	0,45		17,14		37,22	
3 кв. 2012	0,40		17,14		40,08	
4 кв. 2012	0,38		15,76		41,52	
1 кв. 2013	0,47		15,66		42,94	
2 кв. 2013	0,46		17,63		37,87	
3 кв. 2013	0,42		18,40		37,38	
4 кв. 2013	0,38		16,86		43,15	

Розвиток страхового ринку України відбувається в складних соціально-економічних і політичних умовах, що робить його вразливим до різного виду зовнішніх і внутрішніх загроз. Дослідження вітчизняного страхового ринку з використанням методики розробленої Міністерством економічного розвитку і торгівлі, засвідчило, що повне і всеохоплююче орієнтування показників розвитку страхового ринку на світові, зокрема європейські нормативи, може давати некоректну оцінку діяльності ринку. Перегляд нормативних інтервалів значень економічних індикаторів рівня фінансової безпеки страхового ринку показав, що для теперішнього рівня розвитку страхового ринку, зазначені інтервали є нижчими. Крім того, доцільним є їх періодичний перегляд у зв'язку зі змінами умов функціонування ринку.

¹складено автором

Враховуючи недоліки використання інтегрального показника рівня фінансової безпеки та досвід вчених-економістів, було удосконалено методику його розрахунку. Порівняльний аналіз отриманих значень інтегрального показника та процесів, що відбуваються на ринку, показав, що таке доопрацювання є доречним, отримані результати є такими, що об'єктивно відображують реальну ринкову ситуацію.

3.2 Специфічні прояви загроз на ринку автотранспортного страхування та заходи їх подолання

В сучасних умовах господарювання взаємовплив фінансових систем різних країн має надзвичайно різноманітний якісний і масштабний кількісний характер. Враховуючи розвиток інтеграційних процесів та провідну роль фінансів в сучасній економіці розгляд питань фінансової безпеки набуває ще більшої актуальності.

Фінансова безпека – складова економічної безпеки, яка характеризує стан захищеності життєво важливих (ключових) інтересів держави, регіонів, підприємницьких структур та громадян у фінансовій сфері від впливу широкого кола негативних чинників (загроз). Основними критеріями фінансової безпеки є достатність фінансових ресурсів, їх збалансованість та ліквідність, які сприяють нормальному існуванню та розвитку зазначених суб'єктів економічного життя [96].

Вагомий внесок у дослідження рівня фінансової безпеки страхового ринку України зробили такі вітчизняні науковці, як О. І. Барановський [6], Л. І. Губанова [58], О. Й. Жабинець [70], Г. В. Кравчук [99], С. В. Сокол [167] та інші. Водночас, варто зазначити, що питанням визначення спектру специфічних проявів загроз фінансовій безпеці страхового ринку приділено недостатньо уваги.

При розгляді фінансової безпеки з точки зору системного підходу, можна виділити окремі підсистеми, розвиток яких чинить вплив на фінансову систему в цілому та її безпеку зокрема. Виокремлення певних сегментів фінансової системи є необхідним для ідентифікації загроз та формулювання економічних інтересів фінансової системи України. З метою аналізу загроз фінансовій безпеці України виділимо наступні сегменти: грошово-кредитна сфера, сфера державних фінансів, фондовий і валютний ринки, страхування та перестраховання, небанківський фінансовий сектор.

Сукупність сфер та форм фінансових відносин, а також сукупність фінансових агентів, які діють у межах країни, складають фінансову систему. При цьому фінансовими агентами можуть виступати [96]:

1. державні установи, які виконують функції управління фінансовою системою та її окремими ланками, а також функції нагляду та контролю;
2. фінансові установи, які безпосередньо беруть участь у формуванні фінансових потоків та фінансової практики в межах країни;
3. приватні особи, які виступають контрагентами фінансових установ та держави в процесах формування фінансових потоків.

Фінансові агенти в межах своїх функцій та ролі у фінансових потоках забезпечують фінансову безпеку країни. Проте через суб'єктивні і об'єктивні причини інтереси груп фінансових агентів можуть бути суперечливими. До об'єктивних причин можна віднести наступні: різні групи агентів генерують різні фінансові потоки, виходячи з інтересів максимізації власного доходу та мінімізації загроз (ризиків) своєї діяльності, через що можуть виникати загрози фінансовій безпеці країни, або навпаки фінансова система ставатиме стійкішою по відношенню до небезпек. Основною суб'єктивною причиною є недостатньою мірою розвинена економіка та фінансова система України, внаслідок чого виникають перекося в сторону однієї з груп фінансових агентів та жорстка протидія цим перекосам з боку інших груп фінансових агентів [6].

В процесі дослідження загроз фінансовій безпеці країни використовують певні принципи, що дають змогу коректно ідентифікувати та оцінити виявлені небезпеки, а саме [2, 96]:

- принцип сегментації: загрози ідентифікуються в межах відповідного сектору фінансового ринку;

- принцип суттєвості: ідентифікації підлягають загрози, які об'єктивно створюють небезпеку для одного або кількох елементів фінансової безпеки України – її ефективності, незалежності або конкурентоспроможності;

- принцип динаміки: при ідентифікації загрози мають бути враховані тенденції, що склалися.

- принцип об'єктивності: наявність загрози має бути доведена за допомогою статистичних показників, опису чинних процедур управління або нагляду, або зазначенням відсутності такої процедури;

- принцип повноти: загроза ідентифікується з точки зору усіх можливих негативних наслідків;

Стан фінансової безпеки країни залежить як від внутрішніх, так і від зовнішніх явищ і чинників, та виступає основним критерієм здатності країни здійснювати самостійну фінансово-економічну політику відповідно до своїх національних інтересів.

Внутрішні загрози породжуються, головним чином, неадекватною фінансово-економічною політикою, прорахунками органів влади й управління, помилками, зловживаннями та іншими відхиленнями в управлінні фінансовою системою держави [131, с.424-425].

Головним чином, всі внутрішні загрози фінансовій безпеці фінансового ринку можуть бути ідентифіковані та згруповані за критерієм механізму впливу на фінансову безпеку (рис. 3.5): загрози та небезпеки реалізовані через елементи ринкового механізму впливу; загрози та небезпеки реалізовані через інституційну складову; загрози та небезпеки реалізовані через елементи державного механізму впливу.

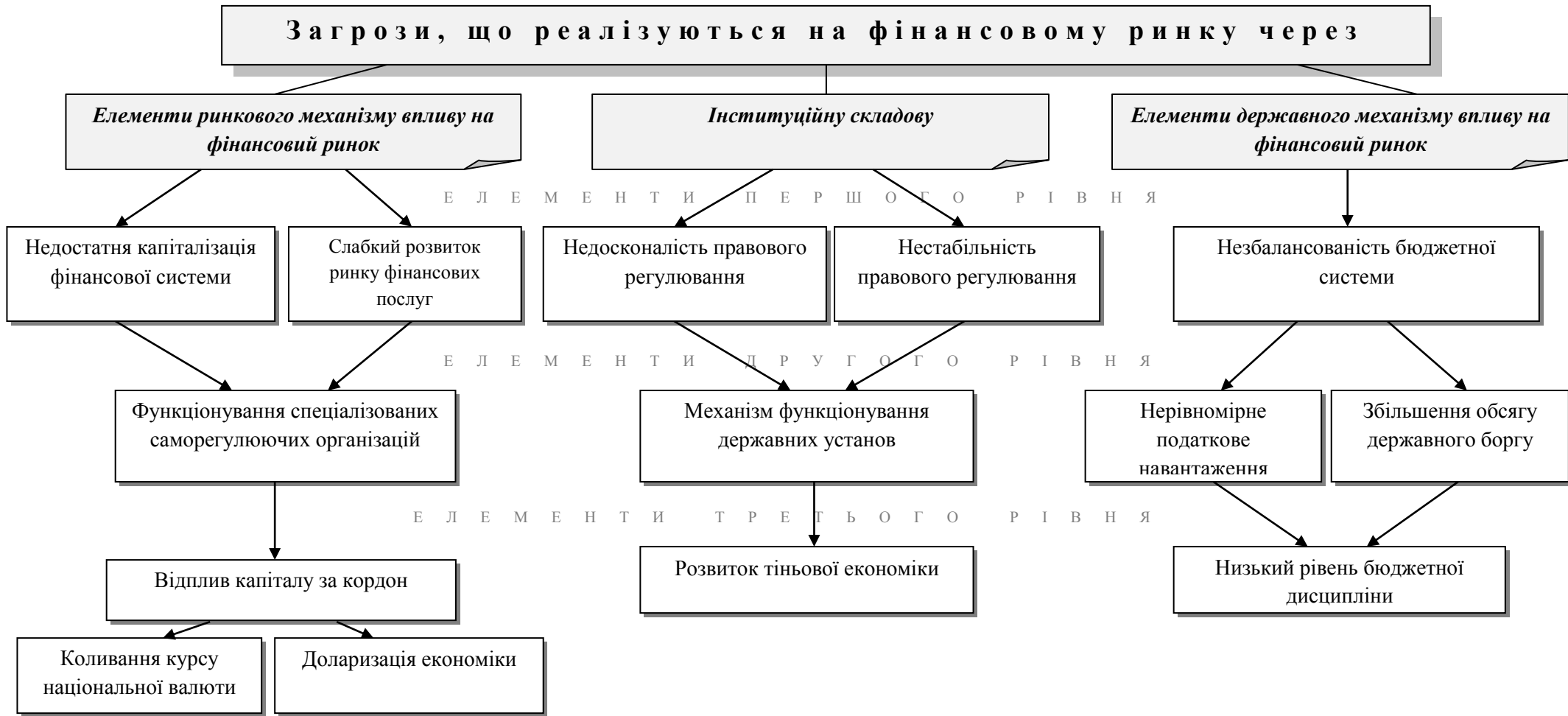


Рис. 3.5. Спектр загальних внутрішніх загроз фінансовій безпеці ринку фінансових послуг¹

¹ складено автором

Всередині кожної групи загрози та небезпеки розташовані за ієрархією. Загрози нижчого рівня є наслідком дії загроз вищого рівня. Відтак, для нейтралізації негативного впливу загроз нижчого рівня, необхідно усунути загрозу вищого рівня.

До явищ і чинників, що можуть призвести до створення внутрішніх загроз національній безпеці у фінансовій сфері, належать[95]:

- 1) загрози та небезпеки, реалізовані через елементи ринкового механізму впливу:
 - а) недостатній рівень капіталізації фінансової системи;
 - б) слабкий розвиток фондового ринку;
 - в) функціонування спеціальних саморегулюючих організацій;
 - г) вплив капіталу за кордон внаслідок погіршення інвестиційного клімату;
 - д) значний рівень доларизації економіки, а також істотні коливання обмінного курсу національної валюти, не обумовлені дією макроекономічних факторів;
- 2) загрози та небезпеки, реалізовані через інституційну складову:
 - а) недосконалість та нестабільність правового регулювання у фінансовій сфері;
 - б) механізм функціонування державних установ;
 - в) вплив тіньових структур на національну економічну й соціально-політичну систему, розповсюдження злочинів та адміністративних правопорушень у фінансовій сфері, зокрема, легалізації (відмивання) доходів, одержаних злочинним шляхом;
- 3) загрози та небезпеки, реалізовані через елементи державного механізму впливу:
 - а) незбалансованість бюджетної системи;
 - б) збільшення обсягу державного боргу;
 - в) нерівномірний розподіл податкового навантаження на суб'єктів господарювання, що зумовлює ухилення від сплати податків;

г) низький рівень бюджетної дисципліни.

В умовах глобалізації особливу роль відіграють зовнішні загрози. Серед основних причин виникнення зовнішніх загроз фінансовій безпеці України слід виділити наступні [131, с. 425]:

- стрімкий розвиток процесів транснаціоналізації економічних зв'язків, інтернаціоналізації світового господарства;

- вплив на економіку окремих країн автономних субдержавних суб'єктів (транснаціональних корпорацій, транснаціональних банків тощо), що мають в своєму розпорядженні значну фінансову владу;

- взаємопроникнення внутрішньої та зовнішньої політики держав, які все більше залежать від світових фінансів;

- надмірна залежність національних економік, зокрема, бюджетного сектору від іноземного короткострокового спекулятивного капіталу, залежність від зовнішніх кредиторів, залежність від експортно-імпортової діяльності;

- глобальне наростання нестійкості світової фінансової системи, виникнення загрозливих кризових тенденцій, нездатність сучасних фінансових інститутів, зокрема міжнародних, ефективно їх контролювати.

Проблемою, яка потребує розв'язання, є недостатньо ефективне застосування механізмів, спрямованих на нейтралізацію, мінімізацію впливу та усунення явищ і чинників, що призводить до створення зовнішніх та внутрішніх загроз національній безпеці у фінансовій сфері [95].

Основними принципами мінімізації загроз та забезпечення інтересів фінансової безпеки є наступні [96]:

- формалізація загроз та інтересів;

- наявність системи статистичних показників, які характеризують рівень загроз або рівень досягнення інтересів;

- моніторинг кількісних характеристик загроз та інтересів фінансової безпеки;

– авторизація заходів щодо мінімізації загроз та забезпечення інтересів.

Страховання виступає важливим індикатором соціально-економічного розвитку суспільства і як таке суттєво впливає на рівень фінансової безпеки країни. Вітчизняний страховий ринок, попри незначне нарощування обсягів страхових премій (у 2011 році вони становили 1,7% ВВП, у 2012 році – 1,4%, у 2013 – 1,9%), поки що не набув статусу впливового фактору соціально-економічного розвитку держави та фактору захисту від загроз та небезпек.

Загрози фінансовій безпеці страхового ринку являють собою нереалізовану, проте реально існуючу можливість понесення збитків страховим ринком в цілому та його окремими суб'єктами. Загрози, що можуть виникати унаслідок неефективного фінансового менеджменту страхових компаній, недосконалого законодавства у сфері страхування, шахрайств з боку суб'єктів страхового ринку, можна умовно віднести до внутрішніх загроз (рис. 3.6).

До загроз зовнішнього характеру можна віднести нестабільність зовнішнього середовища, кризові явища на міжнародних фінансових ринках, відтік капіталу закордон, залежність від іноземного капіталу та інші.

Одним із індикаторів загрози фінансовій безпеці страхового ринку є зростання рівня концентрації бізнесу у страховій діяльності, який на сьогоднішній день є досить високим. Загальна кількість страхових компаній, що функціонують на ринку наприкінці 2013 року, досягла 407, з них 62 здійснюють винятково страхування життя, решта є універсальними.

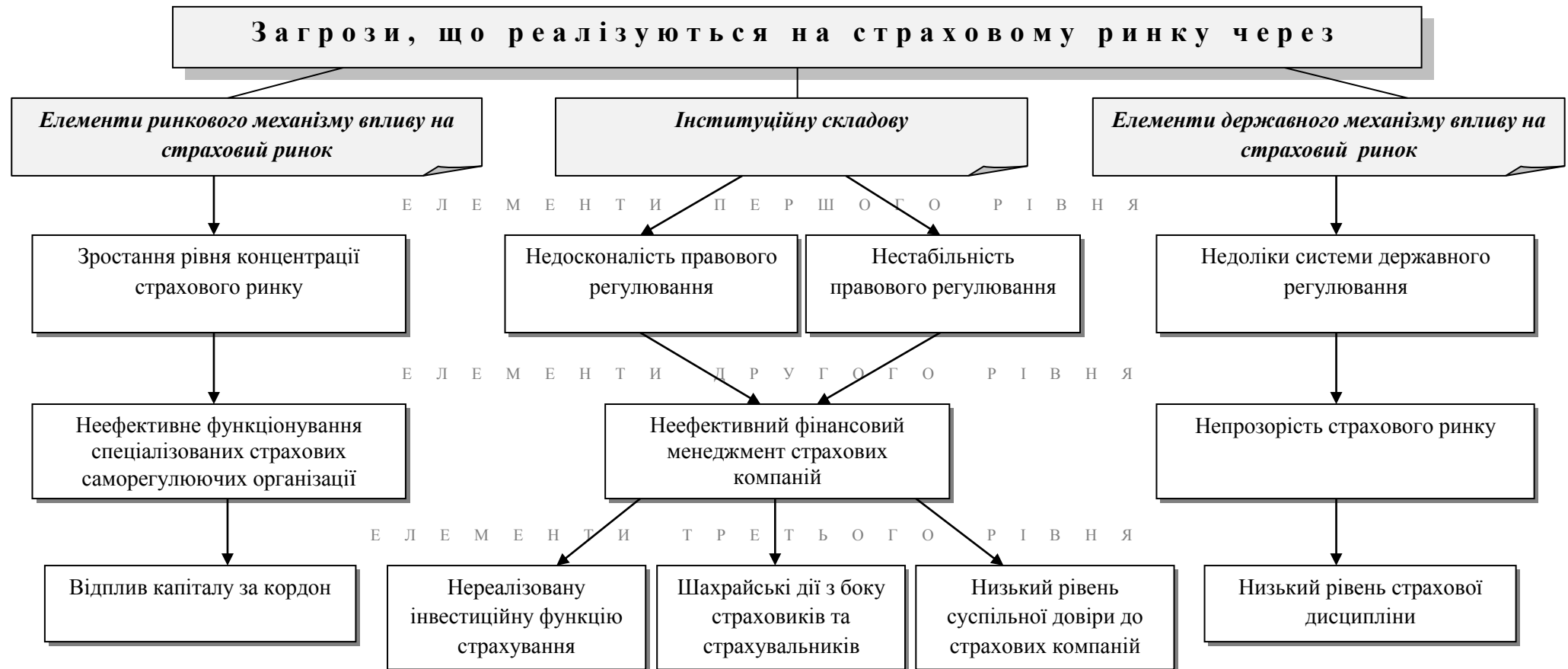


Рис. 3.6. Спектр загальних внутрішніх загроз фінансовій безпеці страхового ринку¹

¹ складено автором

Незважаючи на значну кількість компаній, фактично на страховому ринку основну частку валових страхових премій у 2013 році акумулювали перші сто універсальних страхових компаній, а саме 92,1%. Частка страхових премій, отриманих першими десятьма універсальними страховими компаніями, становить 30,7% від валових страхових премій в цілому по страховому ринку. На ринку страхування життя 91,9% страхових премій належить першим десятием страховим компаніям, 51,7 % страхових премій – першим трьом страховим компаніям. В цілому по страховому ринку індекс Герфіндаля-Гіршмана склав 166,81 (у 2012 році – 150,25). По ринку страхування життя Індекс Герфіндаля-Гіршмана склав 1222,15 (у 2012 році – 1036,48), по ринку ризикових видів страхування становив 188,92 (у 2012 році – 170,38). Дані свідчать, що на ринку видів страхування інших, ніж страхування життя, спостерігається значний рівень конкуренції, в той час як на ринку страхування життя наявна помірна монополізація [76].

Ще одним фактором, що не сприяє підвищенню рівня фінансової безпеки страхування, є не реалізована належним чином інвестиційна функція страхування. Страхові компанії мають формувати інвестиційний портфель таким чином, щоб вчасно та в повному обсязі виконувати взяті на себе зобов'язання перед страхувальниками, наглядові органи чітко регламентують напрями розміщення активів та відсоток, який повинен займати кожен вид активу в загальному інвестиційному портфелі страхової компанії. Проте вітчизняні страхові компанії не демонструють значної зацікавленості в ефективному розміщенні страхових резервів та в основному тяжіють до консервативного управління інвестиційним портфелем [167].

Активи страховиків розміщуються переважно на поточних банківських рахунках і депозитах (близько 30% активів страховиків) та акціях (47% активів страховиків). Водночас, інвестиції в економіку за напрямками, визначеними Урядом, практично не здійснюються (0,1% активів страховиків). Це пояснюється функціонуванням на страховому ринку більшої

кількості страхових компаній, що здійснюють ризикові види страхування, що не мають можливості точно прогнозувати настання страхових випадків, а отже – змушені обмежуватися переважно короткостроковими, високоліквідними активами та лише частково інвестувати в довгострокові активи, а також незначними обсягами фінансових ресурсів, що їх акумулюють страхові компанії.

До дестабілізуючих факторів впливу на рівень фінансової безпеки страхового ринку відносяться такі проблеми, як шахрайські дії з боку страховиків та страхувальників, непрозорість страхового ринку, недоліки нормативно-правової бази страхування, недоліки системи державного регулювання страхового ринку та інші.

Крім того, страховому ринку притаманне часткове перенесення в свою площину загроз та небезпек, що існують на фінансовому ринку в цілому. Це є наслідком того, що кожна зі сфер фінансового ринку не діє ізольовано, а взаємопов'язана та взаємозалежна.

Такий саме ефект можна спостерігати і всередині страхового ринку. Кожен з сегментів страхового ринку зазнає впливу зовнішніх та внутрішніх загроз, характерних для ринку в цілому. Але внаслідок наявності певних особливостей функціонування сегментів страхового ринку, вони можуть мати специфічні загрози своїй фінансовій безпеці.

Розглянемо специфічні риси функціонування ринку автотранспортного страхування, та специфічні загрози його фінансовій безпеці (рис. 3.7).



Рис. 3.7. Спектр загальних внутрішніх загроз фінансовій безпеці ринку автотранспортного страхування¹

¹ складено автором

Однією зі специфічних рис ринку автотранспортного страхування є відмінності у суб'єктному складі учасників ринку. Так, через особливості у механізмі реалізації послуг автотранспортного страхування, виникає перерозподіл функцій суб'єктів ринку, деякі функції посередників можуть виконувати безпосередньо страхові компанії, при цьому, відбувається спеціалізація діяльності посередників. Через наявність більшого страхового поля, кількість страхових посередників на ринку автотранспортного страхування є більшою по відношенню до інших сегментів страхового ринку. Як наслідок у цьому сегменті відбувається подріблення фінансових потоків та виникають передумови до збільшення рівня невизначеності, а отже і зменшення рівня фінансової безпеки.

Однією із загроз, що негативно впливає на діяльність страховиків у сегменті автострахування, є фінансові правопорушення та шахрайські схеми, які реалізуються страховальниками, посередниками та працівниками страхових компаній. Статистика свідчить, що найбільш ризиковим видом страхування в Україні з позиції схильності до шахрайства є саме автотранспортне страхування – 62 %. У галузі страхування життя та здоров'я такий відсоток складає – 10 %, страхування тварин – 5 %, інші види страхування – 23 % [82].

В автострахуванні близько 70 % випадків фінансових правопорушень – це завищення суми завданого збитку, а 20 % – навмисне інсценування страхового випадку. З точки зору отримання найбільшої економічної вигоди від фінансових правопорушень в автострахуванні, найбільш привабливим способом є організація фіктивного викрадення автомобіля з подальшим його перепродажем за кордоном [82]. Також розповсюдженим видом фінансових правопорушень в автострахуванні є страхування уже розбитих транспортних засобів та навмисне надання неповної або неправдивої інформації про автомобіль. Цей спосіб частіше зустрічається у КАСКО страхуванні та може

бути реалізований страхувальником самостійно, без залучення та змови зі страховими посередниками, або з його участю.

У таких шахрайських діях з інсценування дорожньо-транспортної пригоди, як правило, беруть участь декілька осіб у змові з правоохоронними органами. Оформляючи підробні документи про дорожньо-транспортну пригоду, група осіб звертається до страхової компанії для отримання страхового відшкодування за отримані збитки в результаті ДТП [159].

Найбільш популярними фінансовими правопорушеннями при укладенні договорів міжнародного страхування «Зелена картка» є навмисна фальсифікація звітності щодо укладених договорів та надання страхувальником неправдивої інформації. Також страхувальники можуть неправомірно використовувати «Зелені картки» в декількох ДТП.

Збільшенню кількості випадків шахрайства з використанням «Зелених карток» сприяє недосконала система моніторингу страхових посередників своїми компаніями, неналежний контроль і перевірка достовірності даних у договорах міжнародного автострахування, підвищення активності міграційних процесів у країнах Європи, неефективна перевірка достовірності «Зелених карток» з боку працівників державтоінспекції, складна процедура вилучення “Зелених карток” у представників інших країн. Існують й інші найрізноманітніші схеми махінацій в автострахуванні [159].

Також характерною особливістю ринку автотранспортного страхування є функціонування спеціалізованих страхових саморегулюючих організації, а саме – Моторне (транспортне) страхове бюро України, що об’єднує страховиків, які здійснюють обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за шкоду, заподіяну третім особам та автокаско пул.

Основні завдання МТСБУ покладені на підвищення якості надання послуг зі страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, моніторинг показників фінансової діяльності страховиків, усунення випадків шахрайств з боку страхових компаній та страхувальників, захист

прав споживачів страхових послуг та захист прав страховиків та інші. Це сприяє розвитку цього сегменту ринку, зменшення рівня невизначеності та захисту від впливу зовнішніх та внутрішніх загроз фінансовій безпеці ринку.

Як зазначалося раніше, особливістю сегменту автотранспортного страхування в порівнянні зі страховим ринком в цілому є доволі розвинена система взаємовідносин між страховими компаніями та банківськими установами, так званий *bancassurance*. Банківська сфера в Україні має високий рівень невизначеності, що впливає на ринок автотранспортного страхування шляхом перенесення частини загроз та небезпек, що характерні для банківської системи.

Крім перелічених факторів, що визначають рівень фінансової безпеки страхового ринку та його окремих сегментів, суттєво впливають на нього і дії окремих суб'єктів страхових відносин. В процесі страхування суб'єкти взаємодіють, керуючись своїми інтересами. Їхні інтереси – складна система, яка, по-суті, є частиною відносин у суспільстві та державі. При цьому будь-які відносини пов'язані з необхідністю задоволення потреб. Страхування як економічна та суспільна категорія виражає відносини, в яких приймають участь декілька суб'єктів, що мають свій інтерес функціонування, характеризуються певним рівнем суперечності, виникають, розвиваються та припиняють своє існування, а також мають конкретну мету реалізації. Адже відносини між страховиком та страхувальником не існують самі по собі, а виникають з приводу захисту конкретного об'єкта, який має практичне втілення у матеріальних та нематеріальних цінностях [1, с. 54].

Економічний інтерес – це реальний, зумовлений відносинами власності та принципом економічної вигоди, спонукальний мотив чи стимул господарської діяльності, головною метою якої є максимізація прибутку й задоволення соціальних потреб, що виникають в результаті взаємодії внутрішніх та зовнішніх соціальних груп суб'єктів економічної діяльності, в процесі реалізації та гармонізації економічних відносин виробництва, розподілу, обміну та споживання [164].

Страхові відносини та їх інтерес проявляються саме в страховому сегменті фінансового ринку, де вони формуються під впливом попиту та пропозиції, здійснюється мобілізація фінансових ресурсів, їх розподіл та перерозподіл між суб'єктами [1].

Страховий інтерес, пов'язаний із задоволенням майнового інтересу в процесі страхування, це свідома потреба власника майна в захисті майнового інтересу методом трансферту ризику – його передачею страховику за допомогою страхування. Таким чином, страховий інтерес має відношення до страхувальника і не стосується страховика. Останній має свій економічний інтерес у страхових відносинах, пов'язаний із здійсненням акту товарно-грошового обміну за надання страхового захисту, з отриманням доходу. Окрім того, держава, не беручи безпосередньої участі в страхових відносинах, а регулюючи їх, також намагається реалізувати свій інтерес – забезпечує надходження до централізованих фондів за рахунок податків та обов'язкових платежів, впливає на підвищення рівня сталості економічної системи за рахунок використання страхування як категорії відтворення, мобілізує через страховика значні інвестиційні ресурси тощо [1, с. 55].

Поєднання інтересів всіх суб'єктів страхових відносин, їх узгодження та ефективна реалізація забезпечує функціонування та розвиток страхового ринку, підвищення його конкурентоспроможності та рівня фінансової безпеки.

3.3 Фінансова політика розвитку ринку автотранспортного страхування України

В сучасній економічній науці розгляду сутності поняття «фінансова політика» приділено досить багато уваги. Оскільки, ключовими компонентами цього поняття є саме «політика» та «фінанси», можна

зазначити, що досить часто розглядається це поняття як у широкому значенні, так і обмежуючись лише певними вузькими аспектами. Це може бути наслідком того, що це поняття використовують виходячи зі специфічних завдань, які вирішуються в ході конкретних досліджень [30, с. 31].

Аналіз існуючих підходів до визначення поняття «фінансова політика» показав, що значні доробки у цій галузі мають такі вчені як В. Г. Боронос [30], О. Д. Василик [33], В. М. Опарін [194], О. П. Кириленко [84], С. Л. Лондар та О. В. Тимошенко [107], В. М. Федосов [193], О. Я. Стойко [181] та інші.

Зокрема, В. М. Опарін зазначає, що фінансова політика – це комплекс дій і заходів, які здійснюються державою в межах наданих їй функцій та повноважень у сфері фінансової діяльності суб'єктів господарювання та фінансових інституцій, громадян і безпосередньо держави з метою вирішення певних завдань і досягнення поставлених цілей [194].

В. Г. Боронос у своєму дослідженні наводить таке визначення фінансової політики: «процес формування, розподілу і перерозподілу фінансових ресурсів для досягнення заздалегідь визначених цілей і завдань» [30, с. 52]. При цьому відокремлює поняття фінансової політики в широкому розуміння та сутність фінансової політики держави, наводячи таке визначення: «фінансова політика держави – складова частина економічної політики держави, яка являє собою систему заздалегідь визначених заходів, форм і методів мобілізації, розподілу та використання фінансових ресурсів державними фінансовими інститутами з метою виконання державою своїх функцій відповідно до стратегічних і тактичних цілей її економічного та соціального розвитку» [30, с. 53].

В. М. Федосов вважає, що фінансова політика відображає суб'єктивну сторону функціонування фінансів. Із цієї точки зору, фінансова політика – це цілеспрямована діяльність держави та інших суб'єктів господарювання у

сфері формування, розподілу та використання фінансових ресурсів задля досягнення поставленої мети [193].

С. Л. Лондар та О. В. Тимошенко ототожнюють поняття фінансової політики та фінансової політики держави зазначаючи, що фінансова політика держави – це визначений урядом напрям діяльності, що передбачає цілісну сукупність організаційних, правових, інформаційних, інших заходів, спрямованих на ефективне формування фінансових ресурсів держави, їх розподіл, раціональне використання і контроль відповідних фінансових потоків за допомогою потенціалу фінансової системи та забезпечення функціонування фінансових механізмів [107].

О. Я. Стойко розглядає фінансову політику держави як сукупність державних заходів у сфері фінансової діяльності, спрямованих на мобілізацію фінансових ресурсів, їх розподіл і використання для виконання державою її функцій [181].

О. П. Кириленко визначає фінансову політику як сукупність фінансових (розподільчих і перерозподільчих) заходів, які здійснює держава через фінансову систему. Фінансова політика – це частина економічної політики. Головним завданням фінансової політики є забезпечення реалізації тієї чи іншої державної програми відповідними фінансовими ресурсами [84].

Аналіз наведених визначень поняття «фінансова політика» вказує на те, що реалізація фінансової політики неможлива без держави в особі уповноважених органів.

Сучасна фінансова політика України не регулюється єдиним законодавчо-нормативним актом. Крім того, як правило, відсутні й комплексні дослідження її стану з боку уповноважених органів державної влади, що призводить до неоднозначного формулювання мети й завдань щодо реалізації фінансової політики, або навіть її відсутності [30, с. 84]. Головна мета фінансової політики має бути єдиною для всіх рівнів влади (державного, регіональних і місцевого), а також для всіх суб'єктів підприємницької діяльності. Такою метою виступає стабільний соціально-

економічний розвиток країни. Ефективна реалізація фінансової політики передбачає зростання фінансових ресурсів, що перебувають у розпорядженні суб'єктів господарювання, сприяє створенню міцної фінансової основи діяльності органів влади для реалізації завдань і функцій, покладених на державу, забезпечує стабільність суспільного виробництва з метою поліпшення економічного становища держави й соціального захисту населення [177, с. 133-135].

Оскільки на даному етапі економічного становлення України можливим є розгляд лише окремих видів фінансової політики через відсутність комплексного підходу з боку держави до вирішення питань щодо ефективної реалізації фінансової політики на всіх рівнях, зосередимо увагу на більш докладному розгляді фінансової політики у сфері страхування. У країнах з ринковою економікою страхуванню приділяється особлива увага. Держава та її громадяни зацікавлені в соціально орієнтованому розвитку страхової справи, який, у свою чергу, залежить від стану економіки. За обсягами капіталів страхове господарство в розвинених країнах поступається лише банківському, а інколи й випереджає його.

Державне регулювання страхового ринку включає в себе сукупність економічних, адміністративно-правових та організаційно-технологічних відносин між суб'єктами страхового ринку і державою під час цілеспрямованого комплексного впливу останньої на страховий ринок як єдину систему [197].

Вплив держави на страховий ринок здійснюється переважно через формування законодавчої і нормативної бази діяльності учасників страхового ринку та передбачає вибір моделі державного регулювання [170, с.76].

Вибір ефективно діючого напрямку фінансової політики у сфері страхування дає змогу забезпечити виконання перерозподільної й стабілізуючої функції фінансів у державі та виконувати роль механізму, що згладжує негативні наслідки асиметричних шоків. [128, с. 133-135].

Питанням державної фінансової політики у сфері страхування присвячено дослідження таких вчених як В. М. Опаріна, В. М. Федосова, О. Я. Стойко, В. М. Фурмана та інших.

Так, В. М. Опарін зазначає, що фінансова політика у сферах фондового та страхового ринків характеризується діями держави щодо їх розвитку і регулювання, створення відповідних гарантій клієнтам страхових компаній та інституційних інвесторів засобами регуляторної політики [194].

В. М. Федосов та О. Я. Стойко зазначають, що фінансова політика держави в галузі страхування полягає у державному нормативно-правовому регулюванні страхової діяльності, залученні страхового ринку до вирішення важливих фінансових питань соціального страхування, створенні цільових резервів для компенсації неспроможності окремих страхових організацій виконати зобов'язання за угодами страхування життя, здійсненні державного нагляду за фінансовою діяльністю страховиків [181, 210].

В. М. Фурман в своєму дослідженні зазначає необхідність розгляду фінансової політики в трьох аспектах: по-перше, прийняття державою базових законів та нормативно-правових актів, що об'єднуються в поняття «страхове законодавство»; по-друге, здійснення спеціального нагляду за розвитком відносин страхування відповідно до інтересів громадян України та загальнодержавних економічних потреб; по-третє, забезпечення ефективної стратегії розвитку ринку [197].

Для України характерним є жорстке регулювання та нагляд за страховою діяльністю. Про це свідчить неодноразова зміна центрального органу у справах нагляду за страховою діяльністю, наявність жорстко регламентованих умов отримання ліцензії на кожний вид страхування, чіткі вимоги до платоспроможності страховиків, захист інтересів страхових компаній державою, умови вільної конкуренції під час страхової діяльності.

Нормативно-правове забезпечення страхування в Україні становлять ухвалені законодавчі та нормативні акти, що регулюють страхову діяльність

як у цілому, так і за окремими її напрямками. Система правового регулювання страхової діяльності містить норми, визначені [182]:

- Конституцією України;
- міжнародними угодами, які підписала й ратифікувала Україна;
- Цивільним кодексом України;
- Законами України та постановами Верховної Ради України;
- Указами та розпорядженнями Президента України;
- декретами, постановами та розпорядженнями Уряду України;
- нормативними актами (інструкції, методики, положення, накази), котрі ухвалено міністерствами, відомствами, центральними органами виконавчої влади та зареєстровано в Міністерстві юстиції України;
- нормативними актами Нацкомфінпослуг;
- нормативними актами органів місцевої виконавчої влади у випадках, коли окремі питання регулювання страхової діяльності було делеговано цим органам за рішенням Президента або Уряду України;
- окремими нормативними актами колишнього Радянського Союзу та УРСР, які не було відмінено законодавством незалежної України.

З метою оптимізації функцій держави в економіці при реалізації державної політики, важливим є пошук оптимального співвідношення державного регулювання й саморегулювання. Сучасна економічна теорія визнає, що в умовах відмови від державного регулювання ефективність ринку буде в значній мірі знижена через монополістичні змови найбільших учасників ринку. При сильному ж втручанні держави у діяльність ринку багато чого починає залежати від державного апарату, здатного суттєво зменшити переваги ринкової економіки до командно-адміністративної системи із зовнішніми елементами ринку [74, с. 235].

Уповноваженими органами державної влади на страховому ринку України щодо реалізації фінансової політики є Комітет Верховної Ради України з питань фінансової політики і банківської діяльності та Національна

комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. Основними функціями комітету є законотворча, організаційна та контрольна [148]. Основними функціями Нацкомфінпослуг є контрольна та організаційна.

Особливість вітчизняного страхового ринку визначається тим, що відбуваються процеси адаптації до сучасних ринкових умов господарювання. Проявом змін у системі державного регулювання в Україні є утворення інституційних формувань та їх трансформація у фахові об'єднання.

Рівень демократичного розвитку суспільства й розбудови правової держави прямо пов'язані з ефективністю функціонування фахових саморегулювальних і самоврядних об'єднань, що сприяють формуванню конкурентних ринкових відносин, гармонізації відносин між суб'єктами підприємництва і владою [74, с. 235]. При цьому слід враховувати двоїстий характер впливу саморегулювання на страховий ринок. З одного боку саморегулювання здатне забезпечити максимальну гнучкість щодо учасників ринку та їх інтересів і мінімізувати державні витрати на регулювання. З іншого боку, саморегулюючі організації мінімально враховують інтереси аутсайдерів ринку та створюють певні додаткові обмеження для входу на ринок.

На страховому ринку України представлені такі саморегулюючі організації як Ліга страхових організацій України та Моторне (транспортне) страхове бюро України, до компетенції яких належить сегмент автотранспортного страхування, що і є предметом дослідження.

Спільна взаємодія вище перелічених суб'єктів страхового ринку повинна забезпечувати ефективну реалізацію державної фінансової політики на страховому ринку України, яка відбувається через фінансовий механізм, фінансове право та фінансову систему.

Розгляд фінансової політики у сфері страхування у розрізі форм її забезпечення представлено у таблиці 3.6.

Таблиця 3.6.

Форми забезпечення реалізації фінансової політики

	Нормативно-правова	Фінансова (Фінансово-контрольна)	Організаційна
Верховна Рада України (Комітет Верховної Ради України з питань фінансової політики і банківської діяльності)	<ul style="list-style-type: none"> - розробка та доопрацювання проектів законів, інших актів ВРУ; - розгляд, узагальнення зауважень і пропозицій та підготовка висновків і пропозицій щодо законопроектів; - внесення пропозицій щодо перспективного планування законопроектної роботи. 	<ul style="list-style-type: none"> - контроль за виконанням Державного бюджету України в частині, що віднесена до предметів їх відання, для забезпечення доцільності, економності та ефективності використання державних коштів у порядку, встановленому законом - направлення матеріалів для відповідного реагування в межах, установлених законом, органам Верховної Ради України, державним органам, їх посадовим особам; 	<ul style="list-style-type: none"> - збір та аналізу інформації з питань, що належать до повноважень комітету; - обговорення кандидатур посадових осіб, яких обирає, призначає, затверджує ВРУ; - підготовка питань, участь у формуванні порядку денного пленарних засідань ВРУ; - розгляд звернень, що надійшли до комітету, прийняття рішень, надання висновків, рекомендацій, роз'яснень; - участь в міжпарламентській діяльності, взаємодії з міжнародними організаціями; - підготовка письмових звітів про підсумки своєї діяльності та забезпечення висвітлення своєї діяльності в ЗМІ.
Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг	<ul style="list-style-type: none"> - узагальнення практики застосування законодавства, розробка пропозицій щодо вдосконалення законодавчих актів, актів Президента України, Кабінету Міністрів України та в установленому порядку внесення їх на розгляд Президентіві України та Кабінету Міністрів України. 	<ul style="list-style-type: none"> - державне регулювання та нагляд за діяльністю фінансових установ; - визначення критеріїв та нормативів ліквідності, капіталу і платоспроможності, прибутковості, якості активів та ризиковості операцій, якості систем управління та управлінського персоналу, дотримання правил надання фінансових послуг та інші показники; - визначення порядку формування статутного капіталу страховика; - встановлення методики та правил формування, обліку та розміщення страхових резервів; - здійснення контролю за платоспроможністю страховиків відповідно до взятих ними страхових зобов'язань перед страхувальниками; - встановлення вимог до рейтингу фінансової надійності (стійкості) страховиків та перестраховиків-нерезидентів; 	<ul style="list-style-type: none"> - аналіз стану і тенденцій розвитку ринків фінансових послуг, розробка пропозицій щодо формування державної політики у сфері фінансових послуг; - здійснення реєстрації фінансових установ та саморегульованих організацій учасників ринків фінансових послуг; - ведення Єдиного державного реєстру страховиків (перестраховиків), Державного реєстру страхових та перестрахових брокерів, Реєстру саморегульованих організацій учасників ринків фінансових послуг.
Саморегулюючі організації (Моторне транспортне бюро України; Ліга страхових організацій)	<ul style="list-style-type: none"> - сприяння формуванню та вдосконаленню страхового законодавства; 	<ul style="list-style-type: none"> - розробка рекомендацій з питань методології страхової діяльності; - виконання гарантійних функцій, відповідно до чинного законодавства України; - управління централізованими страховими резервними фондами, що створюються при Бюро для забезпечення виконання покладених на нього функцій; - виконання страхових зобов'язань з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності (у тому числі, за договорами міжнародного страхування) за страховиків-членів Бюро у разі недостатності коштів та майна цих страховиків, що визнані банкрутом та/або ліквідовані; 	<ul style="list-style-type: none"> - співробітництво з органами державної влади та місцевого самоврядування, українськими і іноземними організаціями; - забезпечення членства України в міжнародній системі автомобільного страхування "Зелена картка" та виконання загальноновизначених зобов'язань перед уповноваженими організаціями інших країн-членів цієї системи; - координація роботи страховиків - його членів у сфері автотранспортного страхування, як на території України, так і за її межами; - інформаційне забезпечення діяльності членів МТСБУ та ЛСОУ; - розроблення правил і стандартів професійної етики для страховиків (перестраховиків);

Фінансовий механізм, спрямований на створення фінансового забезпечення існування та функціонування елемента системи у вигляді відповідних фондів фінансових ресурсів. Дієвість механізму втілюється у фінансові, економічні та соціальні результати [4, с. 268-269]. Аналіз отриманих результатів діяльності страхового ринку (і ринку автотранспортного страхування, як його елемента) дає змогу скорегувати дії за допомогою важелів, методів і прийомів фінансового механізму.

Беручи до уваги розглянуті сутність фінансової політики, фінансового механізму, особливості фінансового механізму страхування та автотранспортного страхування, треба відмітити, що їх сукупність утворює складну ієрархічну систему (рис. 3.8).

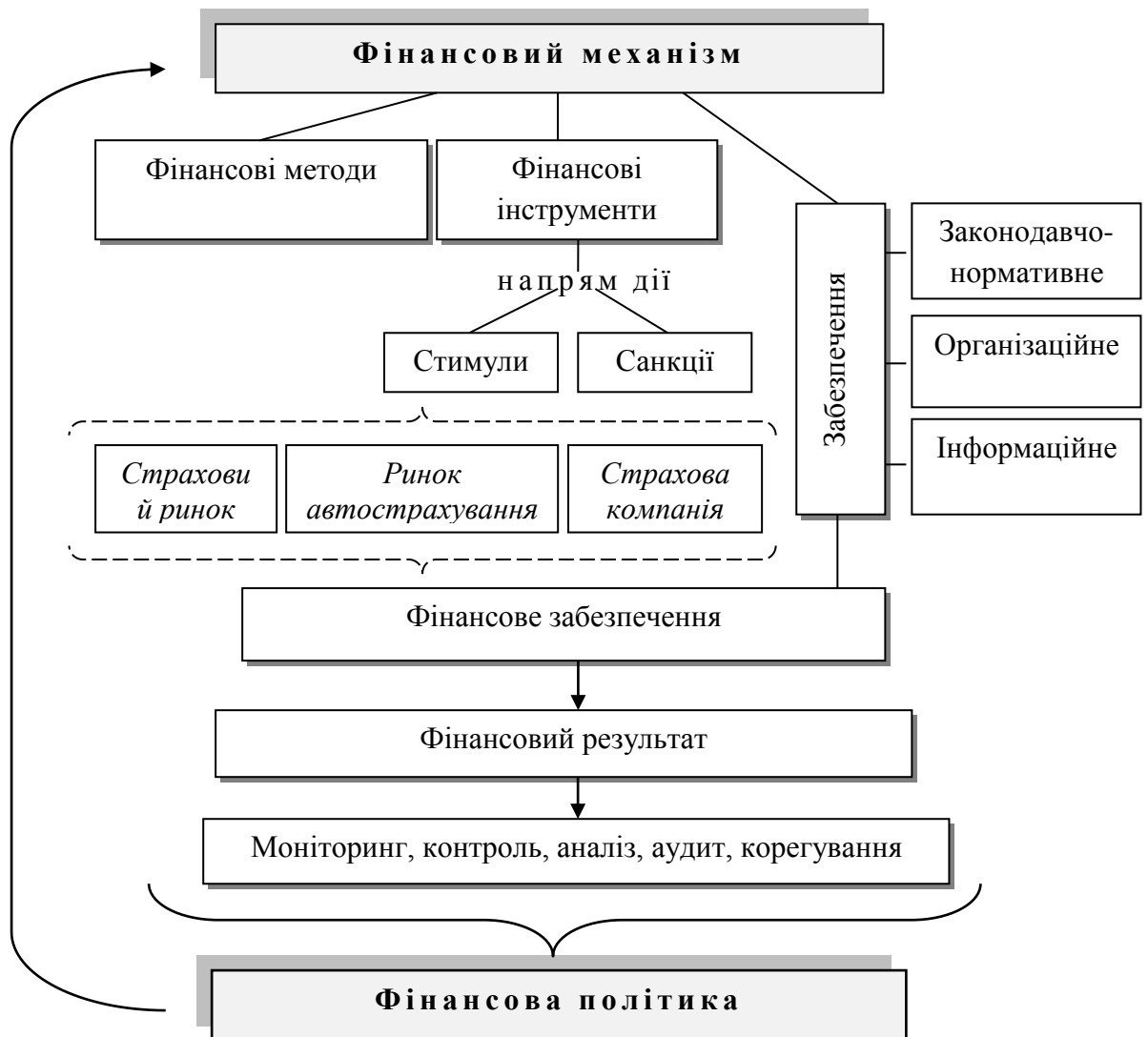


Рис. 3.8. Взаємозв'язок фінансової політики та фінансового механізму

З переходом від одного рівня ієрархії до іншого сукупність елементів може суттєво змінюватись: один і той же елемент на різних рівнях може мати різні уособлення. Оскільки від рівня до рівня відбувається трансформація механізму як системи, то він не є простою системою, а є системою складно організованою.

Основу державного регулювання у сфері страхування складають [188, с. 47-48]:

- виокремлення соціально значущих ризиків та визначення найбільш раціональної форми організації страхових відносин, покликаних забезпечити захист інтересів громадян;

- формування повноцінного регульованого страхового ринку, заснованого на поєднанні підприємницьких інтересів страховиків і забезпеченні їх фінансової стійкості та надійності, платоспроможності, прибутковості для здійснення страхових виплат за укладеними договорами страхування;

- визначення повноважень і функцій уповноваженого державного органу нагляду за страховою діяльністю і надання йому системи владних повноважень для забезпечення дотримання страхового законодавства всіма суб'єктами страхових відносин;

- встановлення податкових стимулів до розвитку пріоритетних видів страхування для економічної і соціальної стабільності країни [197, с. 115];

- формування системи антимонопольного регулювання з метою захисту конкуренції на страховому ринку і недопущення використання монопольного положення його окремих суб'єктів для отримання необґрунтованих комерційних переваг.

На сьогодні ринкові умови вимагають формування ефективнішої державної фінансової політики, удосконалення та пошуку нових засобів впливу, регулювання та контролю. Відкритість страхових ринків зумовлює розвиток співпраці та інформаційної взаємодії між учасниками страхових

відносин з метою забезпечення захисту інтересів страхувальників та стабільності соціально-економічного розвитку країни [106, с. 89].

На рисунках 3.9, 3.10 схематично зображено механізм взаємодії суб'єктів страхового ринку (а саме, Комітету Верховної Ради України з питань фінансової політики і банківської діяльності, Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг, саморегулюючих організації, страхових компаній) щодо реалізації фінансової політики, виокремлені основні недоліки фінансової політики та запропоновано заходи щодо усунення виявлених недоліків.



Рис. 3.9. Інтеграція пріоритетних напрямів реалізації політики регулювання розвитку автотранспортного страхування в систему міжсуб'єкт-взаємодій державного регулювання розвитку автотранспортного страхування



Рис. 3.10. Інтеграція пріоритетних напрямів реалізації політики регулювання розвитку автотранспортного страхування в систему міжсуб'єкт-взаємодій на ринку

Проаналізувавши вітчизняне законодавство, механізм реалізації та інші складові щодо фінансової політики у сфері страхування можна окреслити такі її недоліки:

– нормативно-правова сфера: відсутність єдиного підходу до правового регулювання, часткова невідповідність світовим і європейським стандартам. Значна кількість нормативно-правових актів, постанов, інструкцій та ін., деякі з них застарілі та такі, що не відповідають сучасним світовим вимогам Solvency I, II, (беручи до уваги значні зміни в економіці останніх років). Українське страхове законодавство базується на європейській моделі Першої

Директиви ЄЕС 1973р. [212] і значно відстає від сучасної системи фінансового регулювання ЄС;

– відсутність механізму ефективної взаємодії та комунікації між ланками законодавчої та виконавчої влади, що призводить до нездатності швидко реагувати на зміни в зовнішньому середовищі та умовах господарювання, відрив фінансової політики від фактичного стану справ в економіці, на фінансовому та страховому ринках. Стратегічні плани та концепції розвитку фінансового та страхового ринків, як правило, розробляються на довготривалий період, що є недоречним за сучасних умов господарювання;

– відсутність програм для реалізації інвестиційної функції страхування. Через нестабільність економічної та політичної ситуації в країні страхові компанії мало зацікавлені у вкладенні коштів в державні та інші інвестиційні проекти;

– бюджетна і податкова сфера: незбалансованість бюджетної та податкової системи, яка б могла забезпечувати наповнення бюджету та сприяти розвитку ділової активності страхових компаній;

– відсутність дієвого механізму захисту конкуренції на страховому ринку України;

– недостатнє сприяння розвитку саморегулювання та механізмів ринкового регулювання страхового ринку. Наявність корупції на страховому ринку України, що проявляється, як правило, на рівні страхових компаній, підриває суспільну довіру до страховиків та гальмує розвиток страхового ринку.

Виходячи із сукупності недоліків державної політики у сфері страхування, особливостей формування небезпек та загроз для автотранспортного страхування, особливостей кількісних закономірностей розвитку автотранспортного страхування, як основну мету політики регулювання розвитку автотранспортного страхування можна визначити створення ефективно діючого, раціонального та досконалого механізму

регулювання та стимулювання страхових відносин для забезпечення рівноважного розвитку ринку автотранспортного страхування, його захисту від впливів зовнішніх та внутрішніх загроз та небезпек.

Проведені дослідження та світовий досвід країн з розвиненою економікою дають змогу зробити висновок, що серед багатьох форм впливу держави на соціально-економічний розвиток страхуванню належить особлива роль. Страхування дає змогу досягти раціональної структури коштів, що спрямовуються на запобігання або оперативне усунення наслідків стихії та інших чинників, маючи великі можливості маневрування резервами, є важливою ланкою формування всієї системи економічної безпеки. Реалізація таких функцій стає можливою лише за належного рівня розвитку страхового ринку. Сформовані страховим ринком ресурси застосовуються як доповнення до державних ресурсів, спрямовуваних на фінансування охорони здоров'я, освіти, пенсійне забезпечення та деякі інші соціальні заходи [178, с. 294].

У страхуванні створюються значні резерви грошових ресурсів, які стають джерелом залучення інвестицій в економіку. Акумуляовані у страхових компаніях ресурси через систему інвестування сприяють розширенню виробництва, прискоренню виконання державних програм. Це вигідно страхувальникам, страховикам, банкам та іншим підприємницьким структурам і державі в цілому. Уряди країн з розвиненою ринковою економікою з огляду на можливості страхування нагромаджувати кошти надають страховій індустрії всебічну підтримку, сприяють її подальшому розвитку [177].

Слід зазначити, що державна фінансова політика в галузі страхування потребує вдосконалення через подальший розвиток нормативно-правової бази, інтеграцію України в міжнародні структури в галузі страхування, залучення страхового ринку до вирішення соціально-економічних питань тощо.

Висновки за розділом 3

1. Страховий ринок і ринок автотранспортного страхування продемонстрували високий рівень волатильності та нерівноважність розвитку, що необхідно врахувати також і при визначенні рівня фінансової безпеки. Для удосконалення методичного забезпечення оцінки рівня фінансової безпеки було запропоновано, не змінюючи переліку індикаторів, змінити межі якісної інтерпретації їх значень. Для цього на основі фізичних моделей рівноважності дисипативних структур було визначено інтервали рівноважних значень індикаторів, виходячи із припущення, що за умов рівноважного стану ринку фінансова безпека на ньому є найвищою за інших рівних умов. Такі інтервали виявились набагато вузькими, ніж у пропонованих методичних рекомендаціях та дали змогу покращити підходи до порядку розрахунку інтегрального показника рівня фінансової безпеки. Було запропоновано впровадження у розрахунки системи поправочних коефіцієнтів, що враховують спрямованість виходу ринку із стану рівноваги. Використання запропонованих удосконалень дало більшу збіжність результатів в оцінці періодів рівноважного стану ринку та рівня його фінансової безпеки.

2. Дієвому регулюванню розвитку ринку автотранспортного страхування перешкоджає низка небезпек та загроз, більшість з яких носять системний характер, екстраполуються із сукупності небезпек та загроз страхового ринку чи ринку фінансових послуг. Такі загрози можна класифікувати за механізмом впливу на розвиток ринку і виокремити групи загроз, що реалізуються через: ринковий механізм, інституціональні складові, механізм державного впливу. Особливою значущістю для автотранспортного страхування характеризуються небезпеки та загрози, що реалізуються через специфічні суб'єкт-об'єктні взаємодії автотранспортного страхування: взаємодії страховик-страхувальник, систему «bancassurance», взаємодії

страховик–саморегульвні організації, однак їх джерелом виступають недосконалості нормативно-правового регулювання, концентрація та невизначеність страхового ринку, відсутність системного підходу у державному впливі на його розвиток.

3. Основні недоліки реалізації фінансової політики регулювання розвитку автотранспортного страхування полягають у невідповідності нормативно-правового, фінансово-контрольного та організаційного забезпечення одне одному, що порушує міжсуб'єктні взаємодії на ринку. Пріоритетними напрямками удосконалення фінансової політики регулювання розвитку автотранспортного страхування на страховому ринку України є: забезпечення обов'язковості розгляду законодавчих ініціатив та пропозицій саморегулюючих організацій у законотворчому процесі та налагодження системи комунікацій між суб'єктами страхових відносин (у державному регулюванні розвитку ринку); забезпечення умов для розвитку страхових компаній шляхом налагодження та оновлення державних програм розвитку страхового ринку, реалізації інвестиційної функції страхування, надання державних гарантій тощо (у регулюванні системи міжсуб'єктних взаємодій на ринку)

Результати дослідження опубліковано у працях [20], [21], [22], [24], [28] [173].

ВИСНОВКИ

1. На основі системного підходу обґрунтовано, що автотранспортне страхування є комплексом специфічних страхових послуг, що варіюють за об'єктами й суб'єктами страхування, страховими ризиками, формами та механізмом здійснення і може бути визначене як система економічних відносин щодо створення та використання спеціального грошового фонду для захисту інтересів громадян, підприємств, організацій у разі настання певних несприятливих подій, пов'язаних із володінням автотранспортними засобами, шляхом виплати страхового відшкодування. Визначено, що відповідно до ширини спектра послуг автотранспортного страхування воно може бути класифіковане за видами, ризиками, формою організації, статусом страхувальника, формою проведення з метою організації ефективного (раціонального) управління. Як економічна категорія автотранспортне страхування має властивості системності, динамічності, континуальності й дискретності, суб'єктивності та об'єктивності.

2. Аргументовано, що фінансовий механізм автотранспортного страхування подібний за суттю і структурною організацією до фінансового механізму загалом. Оскільки, на ринку автотранспортного страхування діють суб'єкти із специфічними формами руху фінансових потоків та реалізується специфічний продукт, а компоненти зазначеного механізму мають особливу форму, та їх застосування є менш визначене, ніж застосування фінансового механізму на інших ринках фінансових послуг чи товарів. Основна відмінність полягає у диспозитивності рівня визначеності фінансових потоків страховика, фінансових методів та інструментів і рівня урегульованості відносин на страховому ринку.

3. Доведено, що ринок автотранспортного страхування України недостатньо виконує захисну функцію, про що свідчать фактичні та

потенційні зміни структурного співвідношення страхових послуг за преміями і виплатами й відсутність причинно-наслідкового зв'язку між ними. При цьому встановлено, що обов'язкове страхування формує переважно відповідальність страховиків й акумулює ризики, а страхування КАСКО – фінансову ефективність діяльності страховиків у сфері автотранспортного страхування. Загальні тенденції розвитку автотранспортного страхування в цілому відповідають тенденціям розвитку страхового ринку, проте структурні зміни в сегменті автотранспортного страхування більш значущі.

4. Виявлено нерівноважний характер розвитку страхового ринку в цілому та ринку автотранспортного страхування зокрема. Запропоновано та обґрунтовано за рахунок використання моделей рівноваги дисипативних структур гіпотезу щодо неможливості досягнення рівноваги ринку внаслідок незбіжності виробництва ентропій його окремих складників. Поодинокі випадки досягнення рівноваги не збігаються для різних сегментів ринку, не підтверджуються закономірностями динамік ентропій. Нестабільність страхового ринку та ринку автострахування також підтверджено високими значеннями характеристик волатильності, що змінюються в інтервалі до 78 % для різних показників за різними сегментами ринку.

5. Виявлені у дослідженні закономірності розвитку страхового ринку та ринку автострахування зумовили відповідний рівень фінансової безпеки. За методикою Мінекономрозвитку рівень фінансової безпеки для ринку автотранспортного страхування дещо вищий, ніж для страхового ринку в цілому, проте, загалом, індикатори рівня фінансової безпеки характеризують стан ринку як небезпечний. Особливістю страхового ринку є швидкі й значні коливання рівня фінансової безпеки. Виявлено недоліки методичного забезпечення оцінки рівня фінансової безпеки, пов'язані із неврахуванням поточної економічної кон'юнктури та недостатньою відповідністю якісних і кількісних оцінок, особливо у випадку їх інтегрування.

6. Для усунення зазначених недоліків рекомендовано удосконалити методичне забезпечення оцінки рівня фінансової безпеки для страхового ринку та автострахування зі звуженням інтервалу порогових значень індикаторів відповідно до їх значення в моменти рівноважного стану ринку, визначеного за допомогою фізичної моделі дисипативних структур. Також запропоновано застосування коригуючих коефіцієнтів у разі розрахунку інтегральних показників рівня фінансової безпеки для врахування напряму виходу індикатора з поля фінансової рівноваги, що дало високий рівень збіжності періодів фінансової рівноваги з періодами нормального рівня фінансової безпеки.

7. Доведено, що низький рівень фінансової безпеки автострахування зумовлено волатильністю параметрів розвитку, відсутністю рівноваги на ринку, наявністю сукупності небезпек та загроз, частина із яких носить системний характер. Запропоновано критерії для впорядкування виявлених загроз за механізмом їх реалізації, а саме: ті, що реалізуються через ринкові механізми; ті, що реалізуються через інституціональні складники; ті, що реалізуються через механізм державного впливу. Виявлено, що сукупності небезпек та загроз для страхового ринку в цілому та для ринку автотранспортного страхування є подібними, мають однакову структурну організацію, але різні форми втілення. Для автотранспортного страхування реалізуються перш за все загрози, що виникають у результаті особливих суб'єкт-об'єктних взаємодій.

8. Аргументовано необхідність спрямування фінансової політики регулювання розвитку автотранспортного страхування на удосконалення міжсуб'єктних взаємодій для компенсації існуючих невідповідностей у нормативно-правовому, фінансово-контрольному та організаційному забезпеченні її реалізації. Основні виявлені невідповідності пов'язані із необов'язковим характером розгляду законодавчих ініціатив

саморегульованих організацій, забезпечення дієвої комунікації суб'єктів, що регулюють розвиток ринку автотранспортного страхування, забезпечують умови для розвитку страхових компаній шляхом налагодження та оновлення державних програм розвитку страхового ринку, реалізації інвестиційної функції страхування, надання державних гарантій тощо. Усунення виявлених невідповідностей дасть змогу досягти основної мети даного сегменту фінансової політики – створення ефективного, раціонального та досконалого механізму регулювання і стимулювання страхових відносин для забезпечення рівноважного розвитку ринку автотранспортного страхування.

Отримані теоретико-методологічні й науково-прикладні результати дослідження можуть бути використані для розробки фінансової політики, а також формування Концепції сталого розвитку ринку автотранспортного страхування України, що дасть змогу підвищити ефективність його функціонування та забезпечити належний рівень фінансової безпеки.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Александрова М. М. Економічний та страховий інтерес, їх вплив на страхові відносини / М.М. Александрова // Проблеми теорії та методології бухгалтерського обліку, контролю і аналізу. – 2011. – С. 53-59.
2. Артус М. М. Фінансовий механізм в умовах ринкової економіки / М. М. Артус // Фінанси України. – 2005. – №. 5. – С. 54-59.
3. Баліцька В. В. Фінансовий механізм: науковий та практичний аспекти дослідження / В. В. Баліцька // Наука та наукознавство. – №2. – 2007. – С. 7-12.
4. Баранова В. Г. Фінансовий механізм функціонування страхової системи: монографія / В. Г. Баранова. – Одеса: «ВМВ», 2009. – 380 с.
5. Барановський О. І. Фінансова безпека в Україні (методологія оцінки та механізми забезпечення) : Моногр. / О. І. Барановський; Київ. нац. торг.-екон. ун-т. – К., 2004. – 759 с.
6. Барановський О. І. Фінансова безпека страхового ринку / О. І. Барановський // Фінансовий ринок України. – 2003. – №. 1. – С. 20-23.
7. Барановський О. І. Залучення інвестицій, питання теорії і практики: монографія / О. І. Барановський, М. М. Туріяньська // Донецьк: Астро. – 2009.
8. Бичіна Ю. С. Класифікація суб'єктів страхового ринку України за функціональною ознакою / Ю. С. Бичіна // Экономика Крыма. – 2012. – №2 (39). – С. 176-180. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://repository.crimea.edu/jspui/handle/123456789/2075>.
9. Бойко А. О. Теоретичні основи та практичний досвід забезпечення фінансової стійкості страхової компанії / А. О. Бойко // Економічні науки. Серія Облік і фінанси : збірник наукових праць / Луцький національний технічний університет. – 2010. – Вип. 7 (25). – Ч. 4. – С.36-50.
10. Бойко Л. О. Ступінь монополізації страхового ринку України та його вплив на основні показники діяльності / Л. О. Бойко // Вісник соціально-

економічних досліджень: збірник наукових праць / гол. ред. М. І. Зверьков; Одеський держ. екон. ун-т. – Одеса: ОДЕУ, 2011. - Вип. 42. – С.163-169.

11. Блажевич О. Г. Влияние уровня ликвидности на финансовую безопасность предприятия / О. Г. Блажевич // Науковий вісник: фінанси, банки, інвестиції. – 2010. – № 4 (9). – С. 28-34.

12. Бланк И. А. Финансовый менеджмент: учебный курс / И. А. Бланк. – изд. 2-е, перераб. и доп. – К.: Эльга, Ника-центр, 2006. – 653 с.

13. Бобров Є. А. Роль та місце ринку фінансових послуг у структурі фінансового ринку / Є. А. Бобров // Фінанси України. – 2007. – №. 4. – С. 88-94.

14. Бовсуновська Г. С. Визначення поняття «Автотранспортне страхування» як необхідна умова розвитку фінансового ринку / Г. С. Бовсуновська// Соціально-економічні аспекти реструктуризації регіональної економіки / Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (в 2-х томах). – Вінниця: ТОВ «Фірма «Планер», 2011. – Т.1. – С. 40-41.

15. Бовсуновська Г. С. Загальні тенденції розвитку страхового ринку України / Г. С. Бовсуновська// Управління фінансовою інфраструктурою національної економіки України: колект. моногр./ за заг. ред. С. О. Смирнова. – Д.: Біла К.О., 2011. – С. 52-63.

16. Бовсуновська Г. С. Особливості фінансового механізму страхування / Г. С. Бовсуновська // Фінансова система України: проблем та перспективи розвитку в умовах трансформації соціально-економічних відносин: збірник тез доповідей Міжнародної науково-практичної конференції, 16-18 травня 2013 р., м. Севастополь / Севастопольський інститут банківської справи Української академії банківської справи Національного банку України; Таврійський національний університет імені В.І.Вернадського. – Сімферополь: ДІАЙПІ, 2013. – С. 27-29.

17. Бовсуновська Г. С. Теоретичні засади розвитку автотранспортного страхування / Г. С. Бовсуновська // Економічний аналіз : зб. наук. праць /

Тернопільський національний економічний університет; редкол.: С. І. Шкарабан (голов. ред.) та ін. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2013. – Т. 13. – № 2. – С. 135-140.

18. Бовсуновська Г. С. Основні тенденції розвитку ринку автотранспортного страхування / Г. С. Бовсуновська // Вісник Української академії банківської справи / Державний вищий навчальний заклад «УАБС НБУ». – Суми: УАБС НБУ, 2013. – №2(35). – С. 94-99.

19. Бовсуновська Г. С. Інтегральна оцінка рівня фінансової безпеки страхового ринку України / Г. С. Бовсуновська // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет; редкол.: В. А. Дерій (голов. ред.) та ін. – Тернопіль: Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2014. – Т. 16. – № 1. – С. 167-173.

20. Бовсуновська Г. С. Основні аспекти оцінки фінансової безпеки страхового ринку з урахуванням рівноважності його розвитку / Г. С. Бовсуновська // Виробничо-експортний потенціал національної економіки: матеріали доповідей Міжнародної науково-практичної конференції (м. Ужгород, 3-4 жовтня 2014 р.) За аг ред. М. М. Палінчак, В. П. Приходько – Ужгород: Видавничий дім «Гельветика», 2014. – С.202-204.

21. Бовсуновська Г. С. Специфічні прояви загроз фінансовій безпеці страхового ринку / Г. С. Бовсуновська // Економічний простір: збірник наукових праць. - Дніпропетровськ: ПДАБА, 2015. – № 93. – С. 189-199.

22. Бовсуновська Г. С. Удосконалення методичного забезпечення визначення рівня фінансової безпеки страхового ринку / Г. С. Бовсуновська // «Актуальні проблеми економіки» науковий економічний журнал. – Київ: ВНЗ «Національна академія управління», 2015. – № 3(165). – С. 318-327.

23. Бовсуновська Г. С. Особливості взаємодії суб'єктів та об'єктів ринку автотранспортного страхування / Г. С. Бовсуновська // Механізми та

технології управління економічними системами за умов інтеграційних процесів: збірник тез наукових робіт учасників міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, 17-18 квітня 2015 р.) / ГО «Центр економічних досліджень та розвитку». – Одеса: ЦЕДР, 2015. – С. 79-82.

24. Бовсуновська Г. С. Напрями вдосконалення фінансової політики розвитку автотранспортного страхування / Г. С. Бовсуновська // Економічний простір: збірник наукових праць. – № 102. – Дніпропетровськ: ПДАБА, 2015. – С. 103-112.

25. Бовсуновська Г. С. Сутність та особливості структурної організації механізму розвитку страхування в Україні / Г. С. Бовсуновська // Ефективна економіка [Електронне видання]. – №11. – 2015. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=4529>.

26. Бовсуновська Г. С. Методичні аспекти застосування інтегрального показника при визначенні рівня фінансової безпеки страхового ринку / / Г. С. Бовсуновська // Розвиток економічної системи в умовах глобалізації. Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції (м. Полтава). – Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2015. – С. 85-87.

27. Бовсуновська Г. С. Вплив невизначеності на розвиток страхового ринку України // Г.С. Бовсуновська / матеріали IX Міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні тенденції в економіці та управлінні: новий погляд» (м. Запоріжжя 13-14 листопада 2015 року) / Східноукраїнський інститут економіки та управління. У 3-х частинах. – Запоріжжя: ГО «СІЕУ», 2015. – С. 69-71.

28. Бовсуновська Г. С. Теоретичні засади реалізації фінансової політики розвитку страхування // Г. С. Бовсуновська / Економіка, менеджмент та фінанси: аналіз тенденцій та перспектив розвитку: збірник матеріалів Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 27-28 листопада 2015 р.). У 3-х частинах. – К.: ГО «Київський економічний науковий центр», 2015. – С. 109-112.

29. Большой экономический словарь / под ред. А. Н. Азрилияна. – 5-е изд. доп и перераб. – М.: Институт новой экономики, 2002. – 469 с.
30. Боронос В. Г. Методологічні засади управління фінансовим потенціалом території: монографія / В. Г. Боронос. – Суми: Сумський державний університет, 2011. – 310 с.
31. Бунин М. Н. Выявление ритмических колебаний фондового индекса РТС на биржевом рынке / М. Н. Бунин, О. В. Костенко // Экономические науки, 2010. – № 10. – С. 265-268.
32. Бюджетна політика у контексті стратегії соціально-економічного розвитку України. Програмно-цільовий метод у бюджетному процесі: у 6 т. / М. Я. Азаров, Ф. О. Ярошенко, О. І. Амоша та ін.; Наук.-дослід. фін. ін-т при М-ві фінансів України. – К., 2004. – 364 с.
33. Василик О. Д. Теорія фінансів: підручник / О. Д Василик. – К. : НІОС, 2000. – 416 с.
34. Васильєва Т.А. Особливості збутової політики у сфері банківсько-страхової взаємодії / «4Р» маркетингу страхових компаній : монографія / [Козьменко О.В., Козьменко С.М., Васильєва Т.А. та ін.]; кер, авт. кол. д.е.н., проф. О. В. Козьменко. — Суми: Університетська книга, 2014. - С.273-280.
35. Васильєва Т. А. Сутність фінансового та страхового ринків / Нові вектори страхового ринку України: монографія / [Козьменко О.В., Козьменко С.М., Васильєва Т.А. та ін.; кер. авт.колектив уд.е.н., проф. О.В.Козьменко]. – Суми.: Університетська книга, 2012. – С.8-32.
36. Васильців Т. Г. Фінансово-економічна безпека підприємств України: стратегія та механізми забезпечення: монографія / Т. Г. Васильців, В. І. Волошин, О. Р. Бойкевич, В. В. Каркавчук, [за ред. Т. Г. Васильціва] //Львів: Видавництво. – 2012.
37. Васечко Л. Співвідношення понять «фінансовий механізм», «механізм фінансування», «фінансове забезпечення» та «фінансове регулювання» Л. Васечко // Вісник Львівського університету. – Серія екон. – 2009. – Вип. – 2009. – Т. 41. – С. 103-107.

38. Вітлінський В. В. Економічний ризик: ігрові моделі: навч. посібник / В. В. Вітлінський, П. І. Верченко, А. В. Сігал, Я. С. Наконечний / За ред. д-ра екон. наук, проф. В. В. Вітлінського. – К.: КНЕУ, 2002. – 446 с.
39. Вовчак О. Д. Страхова справа: підручник / О. Д. Вовчак. – К.: Знання, 2011. – 391 с.
40. Воронова Л. К. Фінансове право України: Підручник. – К.: Прецедент; Моя книга, 2006. – 448 с.
41. Галіцин В. К. Методи вдосконалення моделі оцінки волатильності фінансових ринків / В. К. Галіцин, В. В. Кононенко, О. О. Бондаренко// Бізнес Інформ №4, 2012. – С. 195-197.
42. Гаманкова О. О. Ринок страхових послуг України: теорія, методологія, практика: Монографія / О. О. Гаманкова. – К.: КНЕУ, 2009. – 283 с.
43. Гаманкова О. Страхова послуга як продукт діяльності страхових компаній в умовах ринку / О. Гаманкова // Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка Економіка 104/2008. – С. 16-19.
44. Гаманкова О. О. Ринок страхових послуг України: сутність, тенденції та шляхи розвитку: автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня доктора економічних наук / О. О. Гаманкова. – К.: Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, 2010. – 38 с.
45. Гаманкова О. О. Інформаційні вади дослідження ступеня монополізації ринку страхових послуг України / О. О. Гаманкова // Ринок цінних паперів України. Вісник Державної комісії з цінних паперів та фондового ринку. – 2009. – №. 5-6. – С. 69-74.
46. Гаманкова О. О. Становлення ринкових відносин у сфері страхування в Україні та роль держави в регулюванні цих процесів/ О. О. Гаманкова, Д. В. Гаманков // Вісник Київського національного університету ім.Т.Г.Шевченка. – № 113/114. – 2009. – С. 14-19.
47. Гладчук О. М. Фінансова безпека сучасного страхового ринку України / О. М. Гладчук // Електронне наукове фахове видання «Ефективна

економіка». – 2014. – № 4 / Режим доступу:
<http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=2931>.

48. Гнатуш О. Податкова політика у сфері страхування / О. Гнатуш // Ринок цінних паперів України. – № 11-12. – 2009. – С. 19-22.

49. Говорушко Т. А. Управління фінансовою діяльністю страхової компанії з метою забезпечення її ефективного розвитку: монографія/ В. М. Стецюк, О. Ю. Толстенко – К.: «Центр учбової літератури», 2012. – 168 с.

50. Господарський кодекс України [Електронний ресурс]: Кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV. – Режим доступу:
<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.

51. Грабчук О. М. Ентропія як характеристика необоротності фінансових процесів / О. М. Грабчук // IV Міжнародна науково-практична конференція «Проблеми формування нової економіки ХХІ века» (22-23 грудня 2011г.). – Режим доступу:
http://www.confcontact.com/20111222/5_grabchuk.php.

52. Грабчук О. М. Роль банківських установ на ринку автострахування / О. М. Грабчук, Г. С. Сіліна// Міжнародна банківська конкуренція: теорія і практика: збірник тез доповідей V Міжнародної науково-практичної конференції (27-28 травня 2010 р.): у 2 т. – Державний вищий навчальний заклад «Українська академія банківської справи Національного банку України». – Суми: ДВНЗ «УАБС НБУ», 2010. – Т.1. – С. 65-66.

53. Грабчук О. М. Методичні засади аналізу невизначеності фінансових процесів / О. М. Грабчук //Актуальні проблеми економіки. – 2012. – №. 4. – С. 291-299.

54. Грабчук О. М. Змістове наповнення фінансового прогнозування розвитку економіки в умовах невизначеності / О. М. Грабчук // Економіка та держава. – 2012. – №. 8. – С. 96-98.

55. Грабчук О. М. Фінансові інструменти впливу держави на сектор не фінансових корпорацій / О. М. Грабчук // Науковий вісник: фінанси, банки, інвестиції. – 2012. – С. 23-27.

56. Гринів Л. С. Стійкість економічних систем: ноосферний підхід / Л. С. Гринів // Вісник Львівського національного університету. – Львів: Світ, 2000. – Вип. 29. – Серія економічна. – С. 208–212.

57. Гринів Л. С. Макроекономічні проблеми сталого розвитку / Л. С. Гринів // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Сталий розвиток та екологічна безпека (регіональна політика): щорічник наукових праць. – Львів: ІРД НАН України, 2000. – Вип. XX. – С. 41–48.

58. Губанова Л.І. Роль страхування у забезпеченні фінансової безпеки держави в умовах глобалізації / Л.І. Губанова // Збірник наукових праць ВНАУ: Серія: Економічні науки. – 2012. – №4 (70), Т. 2. – С. 58-63.

59. Деркач О. М. Фактори впливу на стан фінансової безпеки страхового ринку / О. М. Деркач // БІЗНЕСІНФОРМ № 6. – 2012 . – С. 187-190. – Режим доступу: www.business-inform.net.

60. Діденко О. Теоретичне дослідження науково-методичних підходів до дослідження сутності поняття «економічний інтерес» / О. Діденко // Науковий вісник «Демократичне врядування». – 2013, № 12. – Режим доступу: <http://lvivacademy.com/visnik12/fail/Didenko.pdf>.

61. Добош Н. М. Деякі аспекти прямого регулювання збитків за договорами страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів / Н. М. Добош // Проблеми та перспективи розвитку економіки і підприємництва та комп'ютерних технологій в Україні: збірник тез доповідей XI науково-практичної конференції, 30 березня - 4 квітня 2015 р. / Міністерство освіти і науки України, Національний університет «Львівська політехніка», Інститут підприємництва та перспективних технологій. – Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2015. – С 74–76.

62. Добош Н. М. Забезпечення ефективного регулювання страхового ринку України в контексті його сталого розвитку та зростання / Н. М. Добош

// Вісник Національного університету "Львівська політехніка". – 2012. – № 739 : Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку. – С. 214–220.

63. Долгошея Н. О. Страхування в запитаннях та відповідях: навч. посіб. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 318 с.

64. Економічна енциклопедія: у 3 т. / гол. ред. Б. Д. Гаврилишин. – К.: Видавничий центр «Академія», 2000.

65. Євченко Ю. В. Страхування в країнах з ринковою економікою (використання світового досвіду в умовах України): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.05.01 / Євченко Юлія Володимирівна. – К.: Інститут світової економіки і міжнародних відносин, 2000. – 21 с.

66. Єпіфанов А. О. Фінансова безпека підприємств і банківських установ: монографія / за заг. редакцією д-ра екон. наук, проф., [А.О.Єпіфанов, О.Л.Пластун, В.С. Домбровський та ін]. – Суми: ДВНЗ «УАБС НБУ», 2009. – 295 с.

67. Єрмошенко А. М. Механізм забезпечення фінансової безпеки страхових організацій: Автореф. дис. канд. екон. наук: 08.06.01 / А. М. Єрмошенко; [Київ. нац. торгов.-екон. у-т]. – Київ, 2006. – 20 с.

68. Єрмошенко А. М. Механізм забезпечення фінансової безпеки страхових організацій: Дис. канд. екон. наук: 08.06.01 / Київський національний торговельно-економічний ун-т. — К., 2006.

69. Єрмошенко М. М. Шляхи взаємного впливу фінансової безпеки держави і підприємства / М. М. Єрмошенко // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України: зб. тез доповідей VII Всеукраїнської науково-практичної конференції (25–26 листопада 2004 р.). – 2004. – С. 23–29.

70. Жабинець О.Й. Фінансова безпека страхового ринку / О.Й. Жабинець // Науковий вісник НЛТУ України : зб. наук.-техн. праць. – Львів : РВВ НЛТУ України. – 2011. – Вип. 21.4. – С. 233-237.

71. Журавка О. С. Науково-методичні засади стратегічного розвитку страхового ринку України: дис. кандидата економічних наук: 08.00.08 / Журавка Олена Сергіївна. – Суми, 2010. – 205 с.
72. Загарій В. П. Ключові характеристики фінансової безпеки як системи / В.П. Загарій // Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка». – № 3, 2014. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=2838>.
73. Залетов О. Автостраховання 2007: зростання показників на фоні загострення старих проблем / О. Залетов // Страхова справа, 2007. – № 4. – С. 4-13.
74. Залетов О. М. Сутність і принципи саморегулювання на страховому ринку / О. М. Залетов // Вісник ЖДТУ, 2013. – №2(64). – С. 235-239.
75. Залетов О. В. Страхові послуги населенню України в умовах економічної кризи / О. В. Залетов // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка, серія «Економіка». – 2010. – №. 120. – С. 4-7.
76. Звіт Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://nfp.gov.ua/content/rzviti-nackomfinposlug.html>.
77. Івашко О. А. Концептуальні основи фінансового механізму / О. А. Івашко // Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки. – Гроші, фінанси і кредит. 4, 2010. – С. 65-71.
78. Івашко О. А. Фінанси: курс лекцій / Івашко О. А. – К. : Київ. ін-т міжнар. економіки та підприємництва, 2008. – 174 с.
79. Ілляшенко С. М. Економічний ризик: навчальний посібник / С. М. Ілляшенко. – 2-ге вид., доп. і перероб. – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 220 с.
80. Іщук І. В. Поняття та класифікація шахрайств у сфері страхування автотранспортних засобів / І. В. Іщук // Науковий вісник Київського

національного університету внутрішніх справ України. – 2009. – №. 3. – С. 138-149.

81. Калюжний Р. А. Окремі питання протидії шахрайству у сфері страхування / Р. А. Калюжний, В. Д. Гавловський, І. Г. Андрущенко // Боротьба з організованою злочинністю і корупцією (теорія і практика). – 2007. – №. 17. – С. 57-68.

82. Квятковский А. 70 % случаев страхового мошенничества в Украине приходится на автострахование [Электронный ресурс] /А. Квятковский. – Режим доступа : <http://forinsurer.com/public/11/10/24/4406?hl>.

83. Кірейцев Г. Г. Фінансовий менеджмент : навч. посіб. / Г. Г. Кірейцев. – 2-е вид., переробл. та доповн. – К. : ЦУЛ, 2002. – 495 с.

84. Кириленко О. П. Фінанси (Теорія та вітчизняна практика): навч. посіб. / О. П. Кириленко. – Тернопіль: Астон, 2002. – 212 с.

85. Клапків Ю. Банківське страхування: нові виклики і можливості / Ю. Клапків, В. Тринчук / журнал «Страхова справа». – Електронний ресурс. – Режим доступу <<http://forinsurer.com/public/08/12/26/3665>>.

86. Ковалюк О. М. Фінансовий механізм організації економіки: проблеми теорії і практики. – Л. : Вид. Центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2002. – 354 с.

87. Козлов А. В. Системы классификации видов автострахования /А.В. Козлов // Журнал научных публикаций аспирантов и докторантов. – Електронний ресурс. – Режим доступу <<http://jurnal.org/articles/2010/ekon55.html>>.

88. Козьменко О. В. Нові вектори розвитку страхового ринку України: монографія / О. В. Козьменко, С. М. Козьменко, Т. А. Васильєва; керівник авт. проекту д-р екон. наук, проф. О. В. Козьменко. – Суми: Університетська книга, 2012. – 316 с.

89. Козьменко О. В. Рейтингування страхових компаній і розрахунок страхових тарифів на базі використання економіко-математичних методів: монографія / О. В. Козьменко. – Суми : ДВНЗ “УАБС НБУ”, 2008. – 95 с.

90. Козьменко О. В. Страховий ринок України у контексті сталого розвитку: Монографія / О. В. Козьменко. – Суми: ДВНЗ «УАБС НБУ», 2008. – 352 с.
91. Козьменко О. В. Страхування і страховий ринок: термінологія, законодавство і динаміка розвитку. – Суми: Ділові перспективи, 2006. – 68 с.
92. Козьменко С. М. Звіт про НДР за темою «Формування страхового ринку України в контексті сталого розвитку» Суми: ДВНЗ «УАБС НБУ», 2010.
93. Козін Е. Г. Проблеми ринку автострахування в Україні / Е. Г. Козін, Н.В. Остріщенко // Економічні проблеми сталого розвитку : матеріали доповідей Міжнародної науково-практичної конференції, присвяченої 20-річчю наукової діяльності ф-ту економіки та менеджменту СумДУ, м. Суми, 3-5 квітня 2012 р. / Відп. за вип. О.В. Прокопенко. – Суми : СумДУ, 2012. – Т.7. – С. 66-67.
94. Коноплицкий В.А. Это – словарь. Толковый словарь экономических терминов. – К.: «Альтерпрес», 1996. – 448 с.
95. Концепція забезпечення національної безпеки у фінансовій сфері від 15.08.2012 №569-р / Офіційний вісник України від 23.08.2012. – 2012. – № 62.
96. Концепція фінансової безпеки України (проект) / Інформаційно-аналітичний портал Українського агентства фінансового розвитку/ [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <http://ufin.com.ua/portal.htm>.
97. Корнєєв М.В. Напрями розвитку фінансової політики окремих суб'єктів фінансової сфери / М.В. Корнєєв // Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. – 2013. - № 2, Т. 1. – с. 367-374.
98. Кравченко С.О. Сутність фінансового забезпечення державної регіональної політики / С.О. Кравченко, С.С. Марковський [Електронний ресурс] / Режим доступу: www.nbuv.gov.ua. – 2011.
99. Кравчук Г. В. Теоретичні аспекти визначення та систематизації факторів впливу на фінансово-економічну безпеку розвитку страхового

ринку України / Г. В. Кравчук, М. В. Дубина // Формування ринкової економіки: зб. наук. пр. – Спец. вип. Страховий ринок України в умовах фінансової глобалізації. — К. : КНЕУ, 2012. –С.183-193.

100. Кравчук Н.Я. Фінансова безпека: Навчально-методичний посібник. / Н.Я. Кравчук, О.Я. Колісник, О.Ю.Мелих. – Тернопіль: Вектор, 2010. – 277 с.

101. Крупка М. І. Фінансово-кредитний механізм інноваційного розвитку економіки України: монографія / Михайло Іванович Крупка. – Львів: Видавництво Львівського університету ім. І.Франка, 2001 . – 608 с.

102. Латковська Т. А. Фінансова політика держави у сфері банківської діяльності / Т. А. Латковська // Актуальні проблеми держави і права. - 2011. – с 353-360.

103. Лібих К. О. Роль держави у розвитку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів та забезпеченні повноправного членства України в міжнародній системі страхування «зелена картка» // Вісник Київського Національного університету Т.Г. Шевченка. Серія Економіка, 2009. – № 105. – С. 44-46.

104. Лібих К. О. Вдосконалення законодавчого забезпечення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні відповідно до норм міжнародного права // Вісник Київського Національного університету ім. Т.Г. Шевченка. Серія Економіка, 2009. – № 113/114. – С. 96-99.

105. Логіка (теоретична і прикладна): навч. посіб. / Н. В. Карамішева; Львів. нац. ун-т ім. І. Франка. – К.: Знання, 2011. - 455 с.

106. Лондар С. Л. Європейський досвід фінансового регулювання страхового ринку / С. Л. Лондар, Л. В. Шірінян // Наукові праці НДФІ. – Фінансова політика та економічне регулювання № 1(54). – 2011. – С. 98-102.

107. Лондар С. Л. Фінанси: навчальний посібник / С. Л. Лондар, О. В. Тимошенко. – Вінниця: Нова книга, 2009. – 384 с.

108. Луців Б. Bancassurance – як форма ефективної співпраці банків і страхових компаній / Б. Луців, О. Притула // Світ фінансів. – 2008. – №. 2. – С. 15.

109. Луцик-Дубова Т. О. Основні пріоритети зміцнення фінансової безпеки України / Т. О. Луцик-Дубова // Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету. Економічні науки. – 2012. – №. 22 (2). – С. 277-283.

110. Малючков М. А. Технологія надання послуг фізичним особам із автотранспортного страхування в Україні // Управління розвитком. – 2014. – №. 11. – С. 92-94.

111. Матвійчук Л. О. Концептуальні аспекти фінансової безпеки страхових компаній / Л.О. Матвійчук // Вісник ОНУ імені І.І. Мечникова. – 2013. – Т.18. – Вип 2/1. – С. 30-32.

112. Меренкова О. В. Використання байєсовського аналізу як методу оцінки надійності комерційних банків. Математичні моделі та інформаційні технології в сучасній економіці: монографія / О. В. Меренкова, В. В. Колдовський; під редакцією д-ра екон. наук, проф. А. О. Єпіфанова. – Суми: УАБС НБУ, 2007. – С. 132–143.

113. Методика розрахунку рівня економічної безпеки України [Електронний ресурс]: наказ Міністерства економіки України від 02.03.2007 № 60. – Режим доступу: www.rada.gov.ua.

114. Методичні вказівки з інспектування банків «Система оцінки ризиків // Постанова Правління Національного банку України від 15.03.2004 р. №104.

115. Методичні рекомендації щодо організації та функціонування систем ризик-менеджменту в банках України // Постанова Правління Національного банку України від 02.08.2004 р. № 361.

116. Механізми переходу економіки України на інноваційну модель розвитку: моногр. / О. І. Амоша, С. М. Кацура, Т. В. Щетілова та ін. ; НАН України, Ін-т економіки пром-сті. – Донецьк, 2002. – 108 с.

117. Моделювання оцінки ризиків використання банків з метою легалізації кримінальних доходів або фінансування тероризму: монографія / С.О. Дмитров, О.В. Меренкова, Л.Г. Левченко, Т.А. Медвідь; під загальною редакцією О.М. Бережного. – Суми: ДВНЗ “УАБС НБУ”, 2008. – 75 с.

118. Леоненко П. М. Теорія фінансів: навчальний посібник / П. М. Леоненко, П. І. Юхименко, А. А. Ільєнко та ін. ; за загальною ред. О. Д. Василика. – К. : Центр навчальної літератури, 2005. – 480 с.

119. Найпоширеніші способи шахрайства в автострахованні [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://carsgen.net/samyie-rasprostranennyie-sposobyi-moshennychestva-v-avtostrahovanuu>.

120. Найт Ф. Понятие риска и неопределенности / Ф. Найт // Теория и история экономических и социальных институтов и систем. – М., 1994. – Вып. 5. – С. 12–28.

121. Нікіфоров П.О. Сутність та значення фінансової безпеки страхової компанії / П.О. Нікіфоров, С.С. Кучерівська //Фінанси України. – 2006. – №. 5. – С. 86-90.

122. Нестеренко Г. О. Українська політична нація: самоорганізаційні засади становлення: Монографія / Г. О. Нестеренко. – К.: Вид-во НПУ імені М. П. Драгоманова, 2007. – 360 с. – Режим доступу http://npu.edu.ua!/e-book/book/html/D/ispu_ksue_Nesterenko/.

123. Новикова О. Ф. Економічна безпека: концептуальне визначення та механізм забезпечення : монографія / О. Ф. Новикова, Р. В. Покотиленко; НАН України, Ін-т економіки промисловості. – Донецьк, 2006. – 408 с.

124. Олійник В.М. Економіко-математичні проблемні аспекти розвитку автостраховання в Україні / В.М.Олійник // Збірник матеріалів міжнародної науково-практичної конференції «Перспективи розвитку економіки в умовах глобальної кризи» (27 червня 2014 р.) м. Дніпропетровськ, 2014. – С. 90-92.

125. Онищенко Н. В. Ринок автотранспортного страхування і методи регулювання його в Україні: Автореф. к.е.н.: спец. 08.07.04 «Економіка транспорту і зв'язку». – К., 2004. – 17 с.

126. Основи стійкого розвитку: навчальний посібник / за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. Л.Г. Мельника. – Суми: Університетська книга, 2005. – 654 с.

127. Останкова Л. А. Аналіз, моделювання та управління економічними ризиками: Навч. посіб. / Л. А. Останкова, Н. Ю. Шевченко. – К.: Центр учбової літератури, 2011. – 256 с.

128. Петрушевська В. В. Адаптація фінансової політики України до умов глобалізаційних і євроінтеграційних процесів/ Економіка та управління національним господарством (Проблеми економіки). – №2. – 2014. – С. 131-137.

129. Підхомний О. М. Сутнісні характеристики фінансової безпеки національної економіки / О. Підхомний // Формування ринкової економіки в Україні: зб. наук. праць – Львів: Львівський національний університет ім. Івана Франка, – 2011. Вип. 23. Част. 2. – С. 202–207.

130. Підхомний О. М. Фінансова безпека України в умовах глобалізації : монографія / О.М. Підхомний ; Львівський національний університет імені Івана Франка. – Львів : СПОЛОМ, 2012. – 360 с.

131. Підхомний О. М. Чинники фінансової безпеки України в умовах глобалізації / О. Підхомний, О. Білецька, Я. Шевцова // Вісник Львівського університету. – Серія економіка. – Львів, 2008. – Вип. 39. – С.424-426.

132. Плиса В. Й. Державне регулювання страхового ринку України в умовах глобалізації / В. Й. Плиса // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка (Економіка) – Вип.106/ Київський національний університет імені Тараса Шевченка. – Київ: КНУ імені Т. Шевченка, 2008. – С.26-30.

133. Плиса В. Й. Державне регулювання страхового ринку України в умовах глобалізації / В. Й. Плиса // Вісник Університету банківської справи Національного банку України (м. Київ) [Збірник наукових праць]. – 2012. – №3 (15). – С.219-224.

134. Плиса В. Й. Електронні канали реалізації страхових послуг: проблеми формування структури, оцінка переваг та недоліків / В. Й. Плиса // Формування ринкової економіки в Україні. Науковий збірник. – Вип. 26. Ч.2. /ЛНУ імені Івана Франка. – Львів, 2012. – С. 121-127.

135. Плиса В. Й. Канали реалізації страхових послуг: проблеми формування структури, шляхи оптимізації потоків та організація системи управління / В. Й. Плиса // Збірник наукових праць Таврійського державного агротехнологічного університету (економічні науки) / За ред. М.Ф.Кропивка. – Мелітополь: Вид-во Мелітопольська типографія «Люкс», 2012. – № 2 (18), том 6. – 432 с. – С.374–394.

136. Плиса В. Й. Стратегія розвитку державного регулювання страхового ринку України та шляхи її реалізації / В. Й. Плиса //Формування ринкової економіки в Україні. Науковий збірник. – Вип. 21. /ЛНУ імені Івана Франка. – Львів, 2010. – С. 373-382.

137. Плиса В. Й. Страховий ринок України в умовах глобалізації страхових відносин / В. Й. Плиса // Формування ринкової економіки в Україні [Формування нової парадигми економічної теорії в Україні]. Науковий збірник – Львів: Інтереко,2001. – С. 369–377.

138. Плиса В. Й. Страхування: Навчальний посібник / К.: Каравела, 2005. – 392 с.

139. Плиса В. Й. Управління фінансовою стійкістю страховика / В. Й. Плиса // Фінанси України. – 2001. – №9. – С.136–142.

140. Позднякова Л. О. Проблеми розвитку страхового ринку України і шляхи їх розв'язання в сучасних умовах // Актуальні проблеми економіки, 2010. – № 6. – С. 250-254.

141. Поленчук В. М. Фінансовий механізм підприємства в умовах ринкових трансформацій / В. М. Поленчук, О. Б. Наумов // Економічні інновації. – 2012.

142. Правила формування, обліку та розміщення страхових резервів за видами страхування, іншими, ніж страхування життя: Розпорядження

Держфінпослуг від 17.12.2004 № 3104 [Електронний ресурс] . – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z0019-05/print1398693044630830>.

143. Про затвердження Методичних рекомендацій щодо розрахунку рівня економічної безпеки України [Електронний ресурс]: Наказ Мінекономрозвитку від 29.10.2013р. №1277. – Режим доступу: http://me.kmu.gov.ua/control/uk/publish/category/main?cat_id=38738.

144. Пригожин И. Время, хаос, квант/ И. Пригожин, И. Стенгерс. – М., 1964. – С. 261-262.

145. Пригожин И. Творящая натура: Детерминизма нет ни в обществе, ни в природе/ И. Пригожин// Эксперт. – 2000. – № 18 (260). – С. 72-73.

146. Приказюк Н. В. Нові вектори розвитку автотранспортного страхування в Україні / Н. В.Приказюк, Т. П. Моташко // Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка. Серія: Економіка. – 2015. – №. 3 (168).

147. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01.07.2004 № 1961-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>.

148. Про перелік, кількісний склад і предмети відання комітетів Верховної Ради України восьмого скликання Верховна Рада України [Електронний ресурс]: Постанова від.04.12.2014.№.22-VIII]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/22-19>.

149. Про страхування [Електронний ресурс]: Закон України від 06.04.1996 №436- IV). – Режим доступу: <http://www.dfp.gov.ua>.

150. Про фінансові послуги та державне регулювання ринків фінансових послуг: [Електронний ресурс]: Закон України від 12.07.2001 № 2664-III. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2664-14>.

151. Пустовійт Р. Ф. Вплив фінансової нестабільності на розвиток авто страхування в Україні / Р. Ф. Пустовійт, О. М. Супруненко // Електронний

ресурс]. – Режим доступу:
www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/znpchdtu/2009_24/articles/2_Pystoviyt.pdf.

152. Райзберг Б. А. Учебный экономический словарь / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский. – М.: Рольф: Айрис-пресс, 1999. – 416 с.

153. Рейтинг страховых компаний по страхованию КАСКО за 2014 год / Электронный ресурс. – Режим доступу:
<http://forinsurer.com/ratings/nonlife/14/12/42>.

154. Рейтинг страховых компаний по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности автовладельцев перед третьими лицами (ОСАГО) за 2014 год / Электронный ресурс. – Режим доступу:
<http://forinsurer.com/ratings/nonlife/14/12/38>.

155. Рейтинг страховых компаний по обязательному страхованию Зеленая карта за 2014 год / Электронный ресурс. – Режим доступу:
<http://forinsurer.com/ratings/nonlife/14/12/46>.

156. Риск-менеджмент инноваций / Т. А. Васильева, О. Н. Диденко, А. А. Епифанов, О. В. Козьменко и др. – Сумы: Деловые перспективы, 2005. – 260 с.

157. Романенко О. Р. Фінанси: підручник / О.Р. Романенко. – К.: Центр навчальної літератури, 2004. – 312 с.

158. Ротова Т. А. Управління прийнятими на страхування ризиками : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: 08.06.02 / Т. А. Ротова. – К.: Київський національний торгово-економічний університет, 2002. – 16 с.

159. Рубан О. О. Фінансові правопорушення як основна загроза фінансовій безпеці страхової компанії / О. О.Рубан // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України Збірник наукових праць. – 2012. – Випуск 36 – с. 237-247.

160. Рубцов Б. Б. Зарубежные фондовые рынки: инструменты, структура, механизм функционирования / Б. Б. Рубцов. – М. : ИНФРА-М, 1996.

161. Савіна Н. Б. Оцінка ризику на основі поняття ентропії економічної системи / Н. Б. Савіна // Lviv Polytechnic National University Institutional Repository. – С. 148-152. – Режим доступу: <http://ena.lp.edu.ua>.

162. Савицька О. Оцінка та шляхи забезпечення фінансової безпеки України / О. Савицька // Економічний форум. – 2012. – №. 3. – С. 14.

163. Світайлова А. І. Аналіз факторів розвитку страхового ринку України / А. І. Світайлова // Управління розвитком. – 2014. – №. 13. – С. 144-146.

164. Семененко В.М. Економічна теорія. Політекономія: Навч. посібник / В.М. Семененко, Д.І. Коваленко; Київ. нац. ун-т технологій та дизайну. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 360 с.

165. Скибінський С. В. Поняття страхової послуги, її специфіка та характеристики / С. В. Скибінський, Н. Р. Балук // Науковий вісник НЛТУ України. – 2007. – Вип. 17.8. – С. 156-165.

166. Смирнова Е. Производственный риск: сущность и управление / Е. Смирнова // Управление риском. – 2001. – № 2. – С. 20–23.

167. Сокол С. В. Страховий ринок та основні загрози його фінансовій безпеці / С. В. Сокол, О. М. Деркач // Проблеми і перспективи розвитку банківської системи України. – Збірник наукових праць. – 2012. – Випуск 34. – С. 285-290.

168. Сокол С. В. Особливості фінансового механізм страховика у розрізі кредитування будівництва / С. В. Сокол // Економіка будівництва і міського господарства. – С. 145-151.

169. Соскин О. Предпосылки развития банковского страхования в Украине / Электронный ресурс. – Режим доступу: <http://bancassurance.com.ua/review/192>.

170. Сподарева О. Г. Розвиток системи державного регулювання страхового ринку України / О. Г. Сподарева // Вісник Національного університету «Львівська політехніка». – 2010. – № 684: Проблеми економіки та управління. – С. 76–80.

171. Стеценко В. Ю. Медичне страхування як складова системи страхування (правові аспекти) / В. Ю. Стеценко // Форум права. – 2009. – № 3. – С. 597-602 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2009-3/09cvjcsra.pdf>

172. Сіліна Г. С. Стан та напрями розвитку ринку автострахування України / Г.С. Сіліна// Сучасні проблеми інноваційного розвитку держави: матеріали IV Між нар. Наук.-практ. Конф., 11-12 листоп. 2010 р.: В 4 т. – Д.: Біла К.О., 2010. – Т.2. – С. 144-147.

173. Сіліна Г. С. Інвестиційна діяльність страховиків /Г.С. Сіліна// Інвестиційно-інноваційні аспекти впливу фінансової інфраструктури на розвиток національного господарства України: Колективна монографія / за заг. ред. С. О. Смирнова. – Д.: Біла К.О., 2010. – С.133-141.

174. Сіліна Г. С. Ринок авто страхування України: стан, проблеми розвитку та шляхи їх розв'язання в сучасних умовах /Г.С. Сіліна// Вісник Дніпропетровського університету. Серія «Економіка», Вип. 4(3). – Д.: Біла К.О., 2010. – С. 49-53.

175. Словарь страховых терминов / под ред.: Е. В. Коломина, В. В. Шахова. – М. : Финансы и статистика, 1992. – 333 с.

176. Смолянська О. Ю. Фінансовий ринок: навчальний посібник / О. Ю. Смолянська. – К.: Центр навчальної літератури, 2005. – 384 с.

177. Соболев Р. Г. Удосконалення державної політики в галузі страхування в Україні [Електронний ресурс] / Р. Г. Соболев. — Харків, 2010. — Режим доступу: <http://www.kbuara.kharkov.ua/e-book/tpdu/2010-4/doc/3/08.pdf>.

178. Соболев Р. Г. Страхова політика в Україні / Р. Г. Соболев // Теорія та практика державного управління. – Вип. 3 (38). – с.291-296.

179. Статут МТСБУ / Електронний ресурс. – Режим доступу: http://www.mtsbu.ua/ru/about_us/statute/.

180. Статут Ліги страхових організацій України / Електронний ресурс. – Режим доступу: <http://uainsur.com/liga/about/statut/>.

181. Стойко О. Я. Фінанси: навч. посіб. / О.Я. Стойко, Д.І. Дема; за ред. О. Я. Стойка. – К.: Алерта, 2014. – 432 с.
182. Страхування: підручник / В. Д. Базилевич, О. Ф. Філонюк, К. С. Базилевич; [та ін.]; за ред.: В. Д. Базилевич. – Київ : Знання, 2008. – 1019 с.
183. Страхування: Підручник / Керівник авт. колективу і наук. ред. С.С. Осадець. – Вид. 2-ге, перероб. і доп. – К.: КНЕУ, 2002. – 599 с.
184. Страхование: принципы и практика / Сост. Д. Бланд; Пер. с англ. – М.: Финансы и статистика, 1998. – 416 с.
185. Структурные и институциональные преобразования современной экономики : сб. науч. тр. / ред. Б. В. Буркинский ; НАН Украины, Ин-т пробл. рынка и экон.-экол. исслед. – Одесса, 2003. – 314 с.
186. Тарасова Н. О. Фінансовий аналіз як інструмент ефективного управління страховою організацією / Н. О.Тарасова // Таврійський державний агротехнологічний університет. – С. 180-187. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/soc_gum/znptdau/2012_17_2/17-2-24.pdf.
187. Тараненко О. О. Теоретичні підходи до визначення поняття "Державний фінансовий контроль страхової компанії / О. О. Тараненко // Управління розвитком. – 2012. – №7. – с. 40.
188. Теория и практика страхования. Учебное пособие (под общей редакцией Турбиной К.Е.) – М.: Анкил, 2003 – 704 с.
189. Толстенко О. Ю. Система страхування автомобільного транспорту в Україні: монографія – Тернопіль: Підручники і посібники, 2011. – 208 с.
190. Турбина К. Е. Тенденции развития мирового рынка страхования / К.Е. Турбина. – М.: Анкил, 2000.
191. Философский энциклопедический словарь / ред.-сост. Е.Ф. Губского [и др.]. — М.: ИНФРА-М, 2006. — 574 с.
192. Филин С. Неопределенность и риск. Место инновационного риска в классификации рисков / С. Филин // Управление риском. – 2000. – № 4. – С.

25–30.

193. Фінанси: підручник / С. І. Юрій [та ін.] ; ред. С. І. Юрій, В. М. Федосов. – К.: Знання, 2008. – 611 с.

194. Фінанси (Загальна теорія): навчальний посібник / В. М. Опарін ; Київський національний економічний ун-т. – 2. вид., доп. і перероб. – К. : КНЕУ, 2001. – 238 с.

195. Фінанси (теоретичні основи): підручник для студ. вищих навч. закл. / М. В. Грідчина [та ін.]; ред. М. В.Грідчина, В. Б. Захожай ; Міжрегіональна академія управління персоналом. - 2. вид., випр. і доп. – К. : МАУП, 2004. - 312 с.

196. Финансы: учебник для вузов / под ред.: проф. М.В.Романовского, проф. О.В.Врублевской, проф. Б.М.Сабанти. – М.: Перспектива, 2000. – 520 с.

197. Фурман В. М. Державне регулювання страхового ринку як чинник його стратегічного розвитку / В. М. Фурман // Економіка і прогнозування. – 2005. – №3. – С.114-126.

198. Фурман В. М. Стратегічне управління страховою компанією: монографія / В. М. Фурман, О.Ф. Філоннюк, М.П. Ніколенко, О.І. Барановський та ін.; наук. ред. та кер. кол. авт. докт. екон. наук В.М. Фурман. – К.: КНЕУ, 2008. – 440 с.

199. Фурман В. М. Страховий ринок в Україні: проблеми становлення та стратегія розвитку: Автореф. дис. д-ра екон. наук: 08.04.01 / В. М. Фурман. – К., 2006. – 36 с.

200. Фурман В. М. Страхування: теоретичні засади та стратегія розвитку: Монографія / В. М. Фурман.– К.: КНЕУ, 2005. – 296 с.

201. Хавтур О. В. Фінансові потоки страхових компаній в умовах трансформації економіки України : автореф. дис. на здобуття наукового ступеня канд. екон. наук: 08.04.01 / Хавтур Ольга Володимирівна. – Тернопіль: Тернопільська академія народного господарства, 2004. – 25 с.

202. Хайтун С. Д. Мои идеи/ С. Д. Хайтун. – М.: Агар, 1998. – 240 с.

203. Хайтун С. Д. От эргодической гипотезы к фрактальной картине мира. Рождение и осмысление новой парадигмы/ С. Д. Хайтун. – М.: Комкнига, 2007. – 256 с.

204. Хорін Л. Страхування: інституціональна риторика на фоні системного хаосу / Л. Хорін // Фінансовий ринок України. – 2004. – № 6–7.

205. Чайкін І. Б. Державна політика у сфері правового регулювання ринків страхових послуг: перехід до попереджувального (пруденційного) регулювання страхової діяльності / І. Б. Чайкін // Вісник Національної юридичної академії України імені Ярослава Мудрого № 2/2010. – С. 147-154.

206. Шевченко О. Ю. Теорія фінансової безпеки: інноваційні підходи / О. Ю. Шевченко // Науковий вісник Академії муніципального управління. – 2009. У. – 2009. – №. 6. – С. 50-55.

207. Школьник І. О. Фінансовий ринок України: сучасний стан і стратегія розвитку: монографія / І. О. Школьник. – Суми: Мрія; УАБС НБУ, 2008. – 348 с.

208. Шкура І.С. Фінансовий аналіз страхових компаній / Десята Всеукраїнська наукова Internet-конференція студентів та молодих вчених, присвячена видатним вченим д.е.н., проф. І.В. Малишеву, д.е.н., проф. П.П. Німчинову. – Проблеми розвитку бухгалтерського обліку, фінансового аналізу та контролю в галузях економічної діяльності / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zsas.zhitomir.org/ru/forum/шкура-іс-фінансовий-аналіз-страхових-компаній>.

209. Шлехов К.В. Страхування. Страхові послуги: Навч.-метод. посібник / К.В. Шлехов, В.Д.Бігдаш // К.: ІЕУГП, 2000. – 268 с.

210. Юхименко П. І., Федосов В. М., Лазебник Л. Л. та ін. Теорія фінансів: Підручник. — К.: Центр учбової літератури, 2010. — 576 с.

211. Altman Edward I. Financial Ratios, Discriminant Analysis and the Prediction of Corporate Bankruptcy / Edward I. Altman // Journal of Finance. – September. – 1968. – P. 589–609.

212. Campagne C. Standard Minimum de Solvabilité, Applicable aux Entreprises d'Assurances / C. Campagne // Report of the OECE ; reprinted in Verzekerings-Archief. – 1971. – 4 p.; Pentikainen T. Insurance Solvency and Financial Strength / T. Pentikainen, H. Bonsdorff, M. Pessonen etc. – Helsinki: Hakapaino Oy, 1989. – 89 p.

213. Data on selected insurance market. Economic research and corporate development. Munich, October 2012 [Электронный ресурс] / Режим доступа: [https://www.allianz.com/v_1349171781000/media/economic_research/research_data/english_documents/insurance_markets/selectedinsurancemarkets.pdf]

214. Keynes J.M. (1936) The General Theory of Employment, Interest and Money. – London: Macmillan, reprinted 2007.

215. Marshall A. (1920) Principles of Economics. – London: Macmillan // <http://www.econlib.org/library/Marshall/marP.html>.

216. Prigogine I., Stengers I. ORDER OUT OF HAOS Man's new dialogue with nature Heinemann. – London: Flamingo, 1984.

217. Shkolnyk I. The peculiarities of the financial market development in Ukraine / I. Shkolnyk, O. Kozmenko // Investment Management and Financial Innovations : International Research Journal. – Volume 5. – Issue 1. – 2008. – P. 104–112.

218. Walras L. (1874) *Éléments d'économie politique pure, ou théorie de la richesse sociale* // http://data.bnf.fr/13320500/leon_walras_elements_d_economie_politique_pure/.

ДОДАТКИ

Додаток А

ЛІГА СТРАХОВИХ ОРГАНІЗАЦІЙ УКРАЇНИ
LEAGUE OF INSURANCE ORGANIZATIONS OF UKRAINE

вул. Грушевського, 10, м. Київ, Україна, 01001
Grushevskogo st., 10, Kyiv, Ukraine, 01001
e-mail: Rada.Liga@uainsur.com



тел./факс: +38 (044) 253-1388
tel./fax: +38 (044) 253-1388
www.uainsur.com

№ 6/19/12-6

від «08» 12 2015 р.

ДОВІДКА

Страховання виконує важливі економічні та соціальні функції. Забезпечення його розвитку є одним із значущих напрямів стабілізації стану економічної системи, вагомим елементом фінансової політики України. Автостраховання серед інших форм страхового захисту є одним із найбільш розповсюджених видів страхування, зважаючи на акумуляцію ризиків у ньому та обов'язковий характер окремих форм. Однак авто страхування, як і інші види страхових послуг, переживає період спаду активності, пов'язаний із загальноекономічною ситуацією та зменшенням фінансової спроможності страховальників. Завдання забезпечення поступального розвитку авто страхування в Україні, поставлене у дисертаційному дослідженні Бовсуновської Г. С. є важливим та актуальним.

Особливо значущими є результати дослідження Бовсуновської Г. С. щодо:

- виявлення специфічних тенденцій розвитку ринку авто страхування, використані у діяльності Ліги страховиків для прогнозування стану ринку та узгодження взаємодії страхових компаній;
- оцінки волатильності фінансових потоків на страховому ринку України в цілому та для авто страхування зокрема, використані в аналітичній роботі Ліги;
- методичних розробок щодо оцінки рівня фінансової безпеки страхового ринку, що використані для корекції інтервалів індикаторів рівня фінансової безпеки.

В цілому вважаємо запропоновані рекомендації, висновки та результати досліджень Бовсуновської Г. С. актуальними, доцільними і своєчасними.

Президент ЛСОУ



О.Ф. Філонюк

003385

Продовження додатку А

«19» 09, 2015 р.
№ 142/Б

ПАТ «Страхова компанія»
«Українська страхова група»
03038, м. Київ,
вул. Івана Федорова, 32, літ. А
тел. +38 (044) 237-02-55
факс +38 (044) 237-02-56

ДОВІДКА

Освоєння банківського страхування є вкрай актуальним завданням для українського ринку фінансових послуг, оскільки в умовах конкуренції, що постійно посилюється, інтеграція комерційних банків та страховиків, завдяки реалізації спільних продуктів, дає змогу генерувати додаткові доходи для обох фінансових установ.

У фінансово-організаційній діяльності страхової компанії «Українська страхова група» використано доробки дисертаційного дослідження Бовсунівської Г.С. стосовно механізму bancassurance для розробки політики співпраці з банківськими установами з поглибленням інтеграційних процесів. Метою такого співробітництва було збільшення конкурентоспроможності страхових продуктів, розширення каналів збуту і більш якісного задоволення потреб клієнтів у послугах автотранспортного страхування.

Директор
Дніпропетровського управління продаж



Скрипченко О.А.

Продовження додатку А

57/1
11.09.15 р.

ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО
«СТРАХОВА КОМПАНІЯ «ЮНІВЕС»
03680, м. Київ,
вул. Червоноармійська, 72
Тел.: (044) 206-84-30

ДОВІДКА

У діяльності страхової компанії «Юнівес» послуги автотранспортного страхування складають від 16 до 24 відсотків страхового портфелю та формують велику частку ефективності страхової діяльності. Тому дисертаційне дослідження Бовсуновської Г.С. стосовно розвитку автотранспортного страхування на страховому ринку України є актуальним. Актуальність дослідження для компанії посилюється тим, що обсяг страхових премій за даним видом страхування має певну тенденцію до зменшення.

Доробки Бовсуновської Г.С. стосовно класифікації послуг автотранспортного страхування та відповідні зміни у комплектації ризиків використано для розробки нового пакету послуг з кумуляцією ризиків. Розроблений пакет страхових продуктів із автотранспортного страхування зі зростанням обсягу ризиків дав змогу стабілізувати грошові надходження та підвищити фінансову стійкість компанії.

Директор
Донецької регіональної дирекції



Р.М. Грицай

www.unives.com.ua

Продовження додатку А

Вих. № 0153-7
24.09.2015 р.

www.krayina.com

ДОВІДКА

В сучасних умовах функціонування страхового ринку одним із важливих завдань менеджменту страхової компанії є оцінка її економічного потенціалу та розробка стратегії розвитку для забезпечення фінансової стійкості та платоспроможності.

У фінансово-аналітичній роботі страхової компанії «Країна» (регіональне відділення у м. Кривий Ріг) використано аналітичні результати дослідження Бовсунівської Г.С. стосовно кількісних закономірностей розвитку страхового ринку України в цілому, та автотранспортного страхування, зокрема, для стратегічного позиціонування компанії. Маркетинговий відділ нашої компанії застосував визначені в дисертаційному дослідженні параметри невизначеності страхового ринку України для прогнозування рівня продажу страхових продуктів, що також стало підґрунтям розрахунку відрахувань в резерв зароблених премій. Економічний ефект полягає у підвищенні нормативного запасу платоспроможності страхової компанії на 8 відсотків.

Директор регіональної дирекції
м. Кривий Ріг



Харченко Р. В.



Публічне акціонерне товариство "Страхова компанія "Країна"
04053, Україна, м. Київ Кудрявський узвіз, 7
Тел./факс: (044) 590-48-00, 590-48-01

Продовження додатку А

«УЗГОДЖЕНО»

Проректор з наукової роботи
ДНУ ім. Олесь ГончараКарп В.І. Карплюк
“ ” 20__ р.

«ЗАТВЕРДЖЕНО»

Проректор з науково-педагогічної роботи
ДНУ ім. Олесь ГончараС.О. Черепишин
“ ” 20__ р.

А К Т

**впровадження результатів науково-дослідної роботи
Бовсуновської Ганна Сергіївни
в навчальний процес економічного факультету Дніпропетровського національного
університету імені Олесь Гончара**д/б тема «Фінансова інфраструктура народного господарства України: інвестиційно-інноваційні аспекти» 01.01.2009-31.12.2011 рр. (0109U000132)
(№ та назва д/б, гасло до вимоги або іншої теми, термін виконання)1. «14» 11 2011 р. на засіданні Ради економічного факультету ДНУ імені Олесь Гончара
(назва кафедр, факультету)протокол № 3 у складі 19 чоловік заслухали повідомленняпроф., д. фі.-м.н., Смирнова Сергія Александровича(назва кафедри, факультету)про результати виконання робіт за темою.

2. Стисла характеристика результатів дослідження:

Дослідження присвячено проблемі підвищення ефективності управління інвестиційно-інноваційною діяльністю на страховому ринку. У процесі роботи було використано методи: економіко-статистичні методи (при зборі та обробці інформації), порівняльного аналізу (дослідження стану і тенденцій розвитку вітчизняного страхового ринку); графічного моделювання (визначення закономірностей розвитку страхового ринку); імовірнісного аналізу (при дослідженні невизначеності розвитку страхового ринку України); узагальнення (при формуванні концептуальних засад системного бачення сталого розвитку, а також системи управління страховим ринком). Результати дослідження полягають в удосконаленні методичного підручництва управління страховим ринком за рахунок інтеграції елементів визначення волатильності економічних процесів в існуюче методичне забезпечення, що дає змогу оцінити тенденції розвитку страхового ринку України підвищити ефективність функціонування ринку в умовах виходу із кризи.

3. Відомості про розроблені об'єкти інтелектуальної власності по розглянутій роботі
опубліковано монографій – 2 (колективні), надруковано статей - 1, тез доповіді - 2.(кількість, типів 1-2 робіт, що мають безпосереднє відношення до розробки, що запроваджувалися)

1. Сіліна Г.С. Інвестиційна діяльність страховиків /Г.С. Сіліна// Інвестиційно-інноваційні аспекти впливу фінансової інфраструктури на розвиток національного господарства України: Колективна монографія / за заг. ред. С.О. Смирнова. – Д.: Біла К.О., 2010. – С.133-141.
2. Бовсунівська Г.С. Загальні тенденції розвитку страхового ринку України /Г.С. Бовсунівська// Управління фінансовою інфраструктурою національної економіки України: колект. Моногр./ за заг. ред. С.О. Смирнова. – Д.: Біла К.О., 2011. – С. 52-63.

4. Використання у навчальному процесі Результати роботи впроваджені в навчальний процес економічного факультету ДНУ імені Олесея Гончара при читанні курсів «Рінок фінансових послуг», «Фінансова економіка».

5. Пропозиції кафедри, Ради Результати науково-дослідної роботи Бовсунівської Ганни Сергіївни відповідають технічному завданню д/б теми «Фінансова інфраструктура народного господарства України: інвестиційно-інноваційні аспекти» впровадженні в навчальний процес.

Нач. науково-дослідної частини



/Полішко О.М./

Зав. відділу з питань інтелектуальної власності



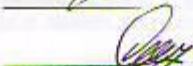
/Нікіфорова О.М./

Зав. навчальним відділом



/Верба О.В./

Зав. кафедрою



/Смирнов С.О./

Науковий керівник
д/б теми № 0109U/000132



/Смирнов С.О./

Продовження додатку А

«УЗГОДЖЕНО»

Проректор з наукової роботи
ДНУ ім. Олесея Гончара В.І. Карплюк

« » 20 р.

«ЗАТВЕРДЖЕНО»

Проректор з науково-педагогічної роботи
ДНУ ім. Олесея Гончара
С.О. Перелітний

« » 20 р.



А К Т

впровадження результатів науково-дослідної роботи
Бовсуповської Ганни Сергіївни
в навчальний процес економічного факультету Дніпропетровського національного
університету імені Олесея Гончара

Д/б тема «Фінансовий механізм вирішення глобальних проблем: попередження економічних криз» 01.01.2012-31.12.2013 рр. (0112U000202)

(№ та назва Д/б, година початку або іншої теми, термін виконання)

1. «26» 11 2013 р. на засіданні Ради економічного факультету ДНУ імені Олесея Гончара

(назва кафедри, факультету)

протокол № 5 у складі 17 чоловік заслухали повідомлення

проф. д. ф.-м.н. Смирнова Сергія Олександровича

(науковий ступінь, прізвище, ім'я та по-батькові наукового керівника)

про результати виконання робіт за темою.

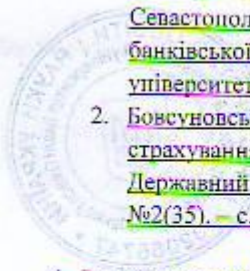
2. Стисла характеристика результатів дослідження:

Запропоновано підходи для підтвердження/спростування гіпотези про наявність причинно-наслідкового зв'язку між страховими преміями та страховими виплатами. Для аналізу надходжень страхових премій використано аналіз Фур'є. Встановлено існування циклічності надходжень страхових премій на ринку автотранспортного страхування та на страховому ринку України. За результатами імовірнісного аналізу виявлено, що обсяг страхових виплат носить стохастичний характер та не залежить від обсягу надходжень страхових премій. Основні тенденції динаміки на страховому ринку України визначено з використанням структурного аналізу, що дало змогу визначити прогнозе співвідношення сегментів ринку.

3. Відомості про розроблені об'єкти інтелектуальної власності по розглянутій роботі
опубліковано монографій – 0 (колективні), надруковано статей - 1, тез доповіді - 1.

(кількість, назва 1-2 робіт, що мають безпосереднє відношення до розробки, що впроваджується)

1. Бовсуповська Г.С. Особливості фінансового механізму страхування / Г.С.Бовсуповська // Фінансова система України: проблем та перспективи розвитку в умовах трансформації соціально-економічних відносин: збірник тез доповідей



- Міжнародної науково-практичної конференції, 16-18 травня 2013 р., м. Севастополь / Севастопольський інститут банківської справи Української академії банківської справи Національного банку України; Таврійський національний університет імені В.І.Вернадського. – Сімферополь: ДІАЙПІ, 2013. – с. 27-29.
2. Бовсунівська Г.С. Основні тенденції розвитку ринку автотранспортного страхування / Г.С. Бовсунівська // Вісник Української академії банківської справи / Державний вищий навчальний заклад «УАБС НБУ». – Суми: УАБС НБУ, 2013. – №2(35). – с. 94-99.
4. Використання у навчальному процесі Результати роботи впроваджені в навчальний процес економічного факультету ДНУ імені Олеса Гончара при читанні курсів «Ринок фінансових послуг»
5. Пропозиції кафедри, Ради Результати науково-дослідної роботи Бовсунівської Ганни Сергіївни відповідають технічному завданню д/б теми «Фінансовий механізм вирішення глобальних проблем: попередження економічних криз» і впроваджені у навчальний процес.

Нач. науково-дослідної частини

/Подішко О.М./

Зав. відділу з питань інтелектуальної власності

/Нікіфорова О.М./

Зав. навчальним відділом

/Верба О.В./

Зав. кафедрою

/Смирнов С.О./


Науковий керівник
д/б теми № 0112U000202

/Смирнов С.О./

Закінчення додатку А

«УЗГОДЖЕНО»

Проректор з наукової роботи
ДНУ ім. Олесь Гончара

 В.І. Карплюк
" " " 20 " р.

«ЗАТВЕРДЖЕНО»

Проректор з науково-педагогічної роботи
ДНУ ім. Олесь Гончара


" " " " " р.


А К Т

**впровадження результатів науково-дослідної роботи
Бовсунівської Ганна Сергіївни
в навчальний процес економічного факультету Дніпропетровського національного
університету імені Олесь Гончара**

д/б тема «Фінансовий механізм реалізації фінансової політики України» 01.01.2013-
31.12.2015 рр. (0114U006295)

(№ та назва д/б, господо вірної або іншої теми, термін виконання)

1. «03» 11 2015 р. на засіданні Ради економічного факультету ДНУ імені Олесь Гончара
(назва кафедри, факультету)

протокол № 3 у складі 18 чоловік заслухали повідомлення

д-ра екон. наук, доцента кафедри фінансів Грабчук Оксану Миколаївну
(науковий ступінь, прізвище, ім'я та по-батькові наукового керівника)

про результати виконання робіт за темою.

2. Стисла характеристика результатів дослідження:

В результаті проведеного дослідження удосконалено методичні підходи щодо оцінки рівня фінансової безпеки ринку автотранспортного страхування за допомогою розробки відповідного алгоритму розрахунку критичних значень індикаторів безпеки, які, на відміну від існуючих, враховують тенденції розвитку ринку, волатильність та бруто-ефективність діяльності страховиків, що дало змогу здійснювати кількісну оцінку рівня фінансової безпеки в контексті поточної ринкової ситуації. Удосконалено методичні підходи якісної оцінки рівня фінансової безпеки автострахування за рахунок визначення інтервалів індикаторів фінансової безпеки, що відповідають рівноважному стану ринку та врахування при визначенні інтегрального показника фінансової безпеки напряму виходу ринку із стану рівноваги з використанням результатів моделювання рівноваги ринку на основі фізичних моделей дисипативних структур. Використання модифікованих інтервалів індикаторів рівня фінансової безпеки дає змогу більш точно визначити її рівень з урахуванням поточної економічної кон'юнктури.

Удосконалено теоретичні засади управління рівнем фінансової безпеки автотранспортного страхування через визначення специфічних форм небезпек та загроз, що, на відміну від існуючих, формують ієрархічно організовану сукупність та дало змогу визначити як причину більшості загроз розвитку ринку автотранспортного страхування специфічні форми суб'єкт-об'єктних взаємодій, які випливають на ньому.

3. Відомості про розроблені об'єкти інтелектуальної власності по розглянутій роботі опубліковано монографій – 0 (колективні), надруковано статей - 3, тез доповіді - 2.
(кількість, назва 1-2 робіт, що мають безпосереднє відношення до розробки, що впроваджується)

1. Бовсунівська Г. С. Інтегральна оцінка рівня фінансової безпеки страхового ринку України / Ганна Сергіївна Бовсунівська // Економічний аналіз : зб. наук. праць / Тернопільський національний економічний університет: редкол.: В.А.Дерій (голов. ред.) та ін. – Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету "Економічна думка", 2014. – Том. 16. – № 1. – С. 167-173.
2. Бовсунівська Г.С. Удосконалення методичного забезпечення визначення рівня фінансової безпеки страхового ринку / Г.С.Бовсунівська // «Актуальні проблеми економіки» науковий економічний журнал. - Київ: ВНЗ «Національна академія управління», 2015. - № 3(165). - с. 318-327.

4. Використання у навчальному процесі Результати роботи впроваджені в навчальний процес економічного факультету ДНУ імені Олесь Гончара при читанні курсів «Управління економічними ризиками», «Фінансова економіка», «Фінансово-економічні ризики»

5. Пропозиції кафедри, Ради Результати науково-дослідної роботи Бовсунівської Ганни Сергіївни відповідають тематичному плану д/б теми «Фінансовий механізм реалізації фінансової політики України» і впровадженні у навчальний процес.

Нач. науково-дослідної частини

/Полішко О.М./

Зав. відділу з питань інтелектуальної власності

/Нікіфорова О.М./

Зав. навчальним відділом

/Верба О.В./

Зав. кафедрою

/Грabcук О.М./

Науковий керівник
д/б теми № 0114U/006293

/Грabcук О.М./

Додаток Б

Таблиця Б.1 – Рейтинг страхових компаній за показниками КАСКО страхування у 2014 році

№	Страхова компанія	Премії, тис.грн.	Виплати, тис.грн.	Рівень виплат, %
1	АХА СТРАХОВАНИЕ	475751	263417	55,4
2	УКРАИНСКАЯ СТРАХОВАЯ ГРУППА	354391	195687	55,2
3	УНИКА	306060	148818	48,6
4	ИНГО УКРАИНА	192817	116749	60,6
5	АРСЕНАЛ СТРАХОВАНИЕ	151440	80201	53
6	PZU УКРАИНА	143941	70874	49,2
7	УНИВЕРСАЛЬНАЯ	103370	36054	34,9
8	ВУСО	87293	24806	28,4
9	ПРОВИДНА	82406	63704	77,3
10	АЛЬФА СТРАХОВАНИЕ	78434	39644	50,6
11	ПРОСТО- СТРАХОВАНИЕ	71844	39012	54,3
12	ТАС СГ	68620	42141	61,4
13	ALLIANZ УКРАИНА	67727	28645	42,3
14	КНЯЖА	66956	42953	64,2
15	ИНГОССТРАХ	62846	30732	48,9
16	ЭКСПРЕСС СТРАХОВАНИЕ	61586	29071	47,2
17	QBE УКРАИНА	56989	34885	61,2
18	ВиДи - СТРАХОВАНИЕ	56328	26766	47,5
19	УПСК	51229	18188	35,5
20	ЕВРОПЕЙСКИЙ СТРАХОВОЙ АЛЬЯНС	40335	19806	49,1
21	АСКА	37718	23837	63,2
22	БРОКБИЗНЕС	36903	19314	52,3
23	КРАИНА	36313	16222	44,7
24	УКРАИНСКИЙ СТРАХОВОЙ СТАНДАРТ	31355	11165	35,6
25	ИЛЬИЧЁВСКОЕ	22373	12727	56,9

Продовження додатку Б

Таблиця Б.2 – Рейтинг страхових компаній за показниками обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів у 2014 році

№	Страхова компанія	Премії, тис.грн.	Виплати, тис.грн.	Рівень виплат, %
1	ОРАНТА	232094	67899	29,3
2	ПРОВИДНА	192990	82525	42,8
3	ТАС СГ	140045	58254	41,6
4	УПСК	118225	40425	34,2
5	УНИКА	112615	52542	46,7
6	КНЯЖА	96044	45441	47,3
7	АХА СТРАХОВАНИЕ	91831	53402	58,2
8	УОСК	71996	30243	42
9	ПРОСТО-СТРАХОВАНИЕ	62911	30336	48,2
10	PZU УКРАИНА	60463	31767	52,5
11	ДОМИНАНТА СО	59908	16075	26,8
12	УТІСО	59539	13736	23,1
13	ИЛЬИЧЁВСКОЕ	51846	15436	29,8
14	КИЕВСКИЙ СТРАХОВОЙ ДОМ	49836	12317	24,7
15	УНИВЕРСАЛЬНАЯ	48467	19382	40
16	АРСЕНАЛ СТРАХОВАНИЕ	48410	20753	42,9
17	АЛЬФА-ГАРАНТ	46274	8811	19
18	СКАЙД	45021	6152	13,7
19	КРАИНА	43562	17333	39,8
20	ГЛОБУС	42395	17852	42,1
21	УКРАИНСКАЯ СТРАХОВАЯ ГРУППА	41777	25219	60,4
22	ИНГО УКРАИНА	40216	25358	63,1
23	ГАЛИЦКАЯ	33967	5892	17,4
24	ВУСО	32851	9931	30,2
25	КРЕДО	32836	22177	67,5

Закінчення додатку Б

Таблиця Б.3 – Рейтинг страхових компаній за показниками страхування «Зелена карта» у 2014 році

№	Страхова компанія	Премії, тис.грн.	Виплати, тис.грн.	Рівень виплат, %
1	ТАС СГ	128662	36724	28,5
2	ПЕРША	97328	26432	27,2
3	PZU УКРАИНА	62557	9829	15,7
4	ИНГО УКРАИНА	58155	20256	34,8
5	ГЛОБУС	57834	16677	28,8
6	КНЯЖА	53743	11087	20,6
7	УТІСО	48420	20399	42,1
8	ОРАНТА	29815	15780	52,9
9	АСКА	18559	13225	71,3

Додаток В

Таблиця В.1 – Показники діяльності страхового ринку України та їх динаміка

	1 кв. 2009	2 кв. 2009	3 кв. 2009	4 кв. 2009	1 кв. 2010	2 кв. 2010	3 кв. 2010	4 кв. 2010	1 кв. 2011	2 кв. 2011	3 кв. 2011	4 кв. 2011	1 кв. 2012	2 кв. 2012	3 кв. 2012
Валові страхові премії, млн.грн.	4677,2	4836,8	4669,7	6258,4	4697,7	4938,2	5798,8	7647	6092,9	4949,1	5388,3	6263,2	4517,2	5064,7	6219,4
Чисті страхові премії, млн.грн.	3148,2	3165,2	3248,6	3096	2749	2839,3	3611	4128,4	3064,9	4547,4	5029,2	5328,5	4283,9	4693,9	5941,1
Валові страхові виплати, %	1507,2	1768,3	1684,5	1777,2	1255,8	1363,6	1334,1	2151,1	1152,2	1329,7	1000,5	1381,6	1458,6	1141	1382,9
Чисті страхові виплати, %	1396,5	1520,2	1530,8	1608,9	1237,6	1236,6	1315,4	2096,1	1131	1300,8	964,4	1303	1404,3	1092,7	1340
Кількість страховиків	444	477	475	450	477	441	451	458	453	446	445	442	443	443	448
Об'єм страхових резервів, млн.грн.	9713,3	9619,6	9366,5	10141,3	9428,9	9393,5	10139,1	11371,8	11421,4	11136,1	11223,6	11179,3	10729,7	10907,4	11594,9

Продовження додатку В

Таблиця В.2 – Кількість страхових компаній у 2003-2014 роках

Кількість страхових компаній	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Загальна кількість	357	387	398	411	446	469	450	456	442	414	407	382
В т.ч. СК «Non-Life»	327	342	348	356	381	396	378	389	378	352	345	325
В т.ч. СК «Life»	30	45	50	55	65	73	72	67	64	62	62	57

Таблиця – В.3 Показники діяльності страхового ринку України та їх динаміка

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Валові страхові премії, млн. грн.	19431	12853	13830	18008,2	24008,6	20442,1	23081,7	22693,5	21508,2	28661,9
Валові страхові виплати, млн. грн.	1540	1894	2599,6	4213	7050,7	6737,2	6104,6	4864	5151	4651,8
Рівень валових виплат, %	7,9	14,7	18,8	23,4	29,4	33,0	26,4	21,4	23,9	16,2
Рівень чистих виплат, %	14,6	20,7	26,5	31,4	41,0	50,0	44,2	26,2	24,5	21,2

Продовження додатку В

Таблиця В.4 – Валові страхові премії за видами автотранспортного страхування, млн. грн.

	1 кв. 2009	2 кв. 2009	3 кв. 2009	4 кв. 2009	1 кв. 2010	2 кв. 2010	3 кв. 2010	4 кв. 2010	1 кв. 2011	2 кв. 2011	3 кв. 2011	4 кв. 2011	1 кв. 2012	2 кв. 2012	3 кв. 2012	4 кв. 2012	1 кв. 2013	2 кв. 2013	3 кв. 2013	4 кв. 2013
Страхування наземного транспорту КАСКО	842,7	982,6	1073,2	989,4	745,6	916,5	1030,1	968,5	805,6	844,9	980,5	912,2	760,9	921,9	932,7	883,9	850,4	919,7	1026,1	939
Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	344,9	307,1	348,1	430,8	390,1	378,8	399,6	607,8	547,8	559,2	573	630,3	580,9	641,1	630,1	553	575,7	685,2	649,1	595,8
Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів "Зелена картка"									67,8	74,9	88,1	68,8	78,1	88,1	64,6	116,7	88,4	118,1	128,5	93,3
Всього	1187,6	1289,7	1421,3	1420,2	1135,7	1295,3	1429,7	1576,3	1421,2	1479	1641,6	1611,3	1419,9	1651,1	1627,4	1553,6	1514,5	1723	1803,7	1628,1

Продовження додатку В

Таблиця В.5 – Валові страхові виплати за видами автотранспортного страхування, млн. грн.

	1 кв. 2009	2 кв. 2009	3 кв. 2009	4 кв. 2009	1 кв. 2010	2 кв. 2010	3 кв. 2010	4 кв. 2010	1 кв. 2011	2 кв. 2011	3 кв. 2011	4 кв. 2011	1 кв. 2012	2 кв. 2012	3 кв. 2012	4 кв. 2012	1 кв. 2013	2 кв. 2013	3 кв. 2013	4 кв. 2013
Страхування наземного транспорту КАСКО	681,7	650,1	597,1	558,1	488,6	461,1	390,8	435,7	371,9	320,4	342,1	348	372,1	344,3	388,1	372,3	379,4	365,2	388,3	414,6
Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	125,1	121,5	144,7	177	170,9	182,2	180,4	225,5	222,5	208,2	222,9	263,2	253,7	237,5	238,3	224,3	232,9	242,5	237,9	247,6
Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів "Зелена картка"									18,9	20,5	29,7	30,1	27,4	19,7	17,8	20,9	18,5	21,3	31,2	29,6
Всього	806,8	771,6	741,8	735,1	659,5	643,3	571,2	661,2	613,3	549,1	594,7	641,3	653,2	601,5	644,2	617,5	630,8	629	657,4	691,8

Продовження додатку В

Таблиця В.6 – Розрахунок показника нетто ефективності видів автотранспортного страхування, %.

Страхування наземного транспорту КАСКО	19,11	33,84	44,36	43,59	34,47	49,69	62,06	55,01	53,84	62,08	65,11	61,85	51,10	62,65	58,39	57,88	55,39	60,29	62,16	55,85
Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	63,73	60,44	58,43	58,91	56,19	51,90	54,85	62,90	59,38	62,77	61,10	58,24	56,33	62,95	62,18	59,44	59,54	64,61	63,35	58,44
Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів "Зелена картка"									72,12	72,63	66,29	56,25	64,92	77,64	72,45	82,09	79,07	81,96	75,72	68,27
Загальна ефективність	32,06	40,17	47,81	48,24	41,93	50,34	60,05	58,05	56,85	62,87	63,77	60,20	54,00	63,57	60,42	60,25	58,35	63,49	63,55	57,51

Закінчення додатку В

Таблиця В.7 – Вихідні дані для розрахунку рівня фінансової безпеки страхового ринку

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ВВП, млн. грн	225810	267344	345113	441452	544153	720731	948056	913345	1082569	1316600	1408889	1475000
Населення, тис. чол.	48003,5	47622,4	47280,8	46929,5	46646	46372,7	46143,7	45962,9	45778,5	45633,6	45553	45447
Валові страхові премії, млн.грн.	4442	9136	19431,4	12853,5	13830	18008,2	24008,6	20442,1	23081,7	22693,5	19698,7	28661,9
Валові страхові виплати, млн.грн.	543	861	1540,3	1894,2	2599,6	4213	7050,7	6737,2	6104,6	4864	5151	4651,8
Курс \$, офіційний курс НБУ на 31.12 відповідного року	533,24	533,15	530,54	505	505	505	770	798,5	796,17	798,98	799,3	799,3
Валові страхові премії сплачені перестраховикам-нерезидентам, млн.грн.	1309	3176	1907	676,3	561,1	769,5	1037,8	1104,3	991,3	1182,7	1052,1	1634,4
Валові страхові премії зі страхування життя, млн. грн.	23,9	72,9	186,9	321,3	450,8	783,9	1095,5	827,3	906,5	1346,4	1809,5	2476,7

Додаток Д

ЗАРУБІЖНА ПРАКТИКА

УКРАЇНСЬКА ПРАКТИКА

	ЗАРУБІЖНА ПРАКТИКА	УКРАЇНСЬКА ПРАКТИКА
Тип 1	Клас 1 Страхування життя і щорічної ренти (ануїтетів)	Клас 1 Страхування життя
	Клас 2 Страхування до шлюбу і народження дитини	
	Клас 3 Зв'язане довгострокове страхування життя	
	Клас 6 Страхування виплати капіталу	
	Клас 4 Безперервне страхування здоров'я	
	Клас 5 Тонтіни	Клас 3 Медичне страхування
Тип 2	Клас 1 Страхування від нещасних випадків	Клас 2 Страхування від нещасних випадків
	Клас 2 Страхування на випадок хвороби	Клас 4 Страхування здоров'я на випадок хвороби
	Клас 3 Страхування наземних транспортних засобів	Клас 6 Страхування наземного транспорту (крім залізничного)
	Клас 4 Страхування залізничного транспорту	Клас 5 Страхування залізничного транспорту
	Клас 5 Страхування авіаційної техніки	Клас 7 Страхування повітряного транспорту
	Клас 6 Страхування суден	Клас 8 Страхування водного транспорту
	Клас 7 Страхування вантажів (товарів у дорозі)	Клас 9 Страхування вантажів та багажу (вантажобагажу)
	Клас 8 Страхування від пожеж і стихійного лиха	Клас 10 Страхування від вогневих ризиків та ризиків стихійних явищ
	Клас 9 Страхування власності, інше ніж передбачене класами 3-8	Клас 11 Страхування майна (іншого, ніж передбачено пунктами 5-9)
	Клас 10 Страхування відповідальності власників моторизованих транспортних засобів	Клас 12 Страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту (включаючи відповідальність перевізника)
	Клас 11 Страхування відповідальності власників авіаційної техніки	Клас 13 Страхування відповідальності власників повітряного транспорту (включаючи відповідальність перевізника)
	Клас 12 Страхування відповідальності власників суден	Клас 14 Страхування відповідальності власників водного транспорту (включаючи відповідальність перевізника)
	Клас 13 Страхування загальної відповідальності	Клас 15 Страхування відповідальності перед третіми особами (іншої, ніж передбачена видами 12-14)
	Клас 14 Страхування кредитів	Клас 16 Страхування кредитів (у т.ч. відповідальності позичальника за непогашення кредиту)
	Клас 15 Страхування поручительств (застави)	Клас 20 Страхування виданих гарантій (порук) та прийнятих гарантій
	Клас 16 Страхування фінансових втрат	Клас 17 Страхування інвестицій Клас 18 Страхування фінансових ризиків
	Клас 17 Страхування судових витрат	Клас 19 Страхування судових витрат
	Клас 18 Страхування фінансової допомоги	
		Клас 22 Інші види добровільного страхування

Рис. Д. 1. Порівняльний аналіз класифікації страхових послуг в зарубіжній та українській практиках

Додаток Е

Таблиця Е.1 – Проміжні розрахунки залежності обсягу страхових премій від фактору часу за каско-страхуванням

Період	альфа	t рад	t	Y	a0	a1	a2	a3	Y*cos t	Y*sin t	Y факт	Y теор	відхилення від лінії теоретичної динаміки
1 кв. 2009	3,8	1,59174	1	842,7	950,0343	4,52679	66,2356	126,736	-17,6482	842,5152	842,7	820,1863	-22,5137
2 кв. 2009		3,183481	2	982,6					-981,738	-41,147	982,6	1012,465	29,8654
3 кв. 2009		4,775221	3	1073,2					67,38679	-1071,08	1073,2	1058,781	-14,419
4 кв. 2009		6,366961	4	989,4					985,93	82,79086	989,4	855,3188	-134,081
1 кв. 2010		7,958701	5	745,6					-77,9364	741,5155	745,6	808,282	62,68199
2 кв. 2010		9,550442	6	916,5					-909,273	-114,868	916,5	1004,471	87,97116
3 кв. 2010		11,14218	7	1030,1					150,4801	-1019,05	1030,1	1034,047	3,947455
4 кв. 2010		12,73392	8	968,5					954,9372	161,5155	968,5	827,3763	-141,124
1 кв. 2011		14,32566	9	805,6					-150,954	791,3306	805,6	797,2132	-8,38677
2 кв. 2011		15,9174	10	844,9					-826,437	-175,665	844,9	995,9046	151,0046
3 кв. 2011		17,50914	11	980,5					223,898	-954,594	980,5	1008,502	28,00233
4 кв. 2011		19,10088	12	912,2					883,5416	226,8549	912,2	800,0401	-112,16
1 кв. 2012		20,69262	13	760,9					-204,621	732,8704	760,9	786,9306	26,03063
2 кв. 2012		22,28436	14	921,9					-882,553	-266,458	921,9	986,6987	64,79872
3 кв. 2012		23,8761	15	932,7					288,2202	-887,05	932,7	982,1978	49,49781
4 кв. 2012		25,46784	16	932,7					880,8198	306,7339	0,105627	773,3751	0,089864
1 кв. 2013		27,05958	17	932,7					-325,113	874,2029	0,297745	777,3793	0,095366
2 кв. 2013		28,65133	18	932,7					-867,203	-343,35	0,422474	976,7912	0,10293
3 кв. 2013		30,24307	19	932,7					361,4358	-859,822	0,529594	955,1914	0,112934

Продовження додатку Е

Таблиця Е.2 – Проміжні розрахунки залежності обсягу страхових премій від фактору часу за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів

Період	альфа	t рад	t	Y	a0	a1	a2	a3	Y*cos t	Y*sin t	Y факт	Y теор	відхилення від лінії теоретичної динаміки
1 кв. 2009	4	5,026548	1	344,9	290,7324	25,07179	-40,493	-19,5819	106,58	-328,019	344,9	321,9146	-22,9854
2 кв. 2009		6,702064	2	307,1					280,5498	124,9088	307,1	295,919	-11,181
3 кв. 2009		8,37758	3	348,1					-174,05	301,4634	348,1	369,2358	21,13583
4 кв. 2009		10,0531	4	430,8					-348,525	-253,218	430,8	435,289	4,489031
1 кв. 2010		11,72861	5	390,1					261,0278	-289,901	390,1	403,5484	13,44837
2 кв. 2010		13,40413	6	378,8					253,4667	281,5033	378,8	399,5158	20,71578
3 кв. 2010		15,07964	7	399,6					-323,283	234,879	399,6	487,4845	87,88448
4 кв. 2010		16,75516	8	607,8					-303,9	-526,37	607,8	528,5116	-79,2884
1 кв. 2011		18,43068	9	547,8					500,4402	-222,81	547,8	487,3509	-60,4491
2 кв. 2011		20,10619	10	559,2					172,8023	531,8308	559,2	510,3137	-48,8863
3 кв. 2011		21,78171	11	573					-560,479	119,1334	573	602,0589	29,05888
4 кв. 2011		23,45723	12	630,3					-65,8843	-626,847	630,3	615,3011	-14,9989
1 кв. 2012		25,13274	13	580,9					580,9	-2,6E-12	580,9	576,1726	-4,72744
2 кв. 2012		26,80826	14	641,1					-67,0132	637,588	641,1	626,4954	-14,6046
3 кв. 2012		28,48377	15	630,1					-616,331	-131,005	630,1	710,4886	80,38864
4 кв. 2012		30,15929	16								0,248058	697,9914	0,093514
1 кв. 2013		31,83481	17								0,369714	671,9958	0,097161
2 кв. 2013		33,51032	18								0,464696	745,3126	0,101302
3 кв. 2013		35,18584	19								0,55883	811,3658	0,106124

Закінчення додатку Е

Таблиця Е.3 – Проміжні розрахунки залежності обсягу страхових премій від фактору часу на страховому ринку України

Період	альфа	t рад	t	Y	a0	a1	a2	a3	Y*cos t	Y*sin t	Y факт	Y теор	відхилення від лінії теоретичної динаміки
1 кв. 2009	4	5,026548	1	4677,2	5073,415	49,31143	-603,549	-571,584	1445,334	-4448,28	4677,2	5479,828	802,628
2 кв. 2009		6,702064	2	4836,8					4418,637	1967,304	4836,8	4388,185	-448,615
3 кв. 2009		8,37758	3	4669,7					-2334,85	4044,079	4669,7	5028,118	358,4182
4 кв. 2009		10,0531	4	6258,4					-5063,15	-3678,6	6258,4	6094,911	-163,489
1 кв. 2010		11,72861	5	4697,7					3143,375	-3491,07	4697,7	5340,889	643,1886
2 кв. 2010		13,40413	6	4938,2					3304,301	3669,798	4938,2	4540,661	-397,539
3 кв. 2010		15,07964	7	5798,8					-4691,33	3408,449	5798,8	5570,908	-227,892
4 кв. 2010		16,75516	8	7647					-3823,5	-6622,5	7647	6264,687	-1382,31
1 кв. 2011		18,43068	9	6092,9					5566,141	-2478,21	6092,9	5198,333	-894,567
2 кв. 2011		20,10619	10	4949,1					1529,356	4706,874	4949,1	4836,414	-112,686
3 кв. 2011		21,78171	11	5388,3					-5270,55	1120,291	5388,3	6087,362	699,0621
4 кв. 2011		23,45723	12	6263,2					-654,683	-6228,89	6263,2	6296,693	33,49281
1 кв. 2012		25,13274	13	4517,2					4517,2	-2E-11	4517,2	5110,915	593,7148
2 кв. 2012		26,80826	14	5064,7					-529,405	5036,955	5064,7	5258,411	193,7109
3 кв. 2012		28,48377	15	6219,4					-6083,49	-1293,09	6219,4	6522,286	302,8856

Додаток Ж

Таблиця Ж.1 – Розрахунок показника ентропії премій та виплат на страховому ринку України та за видами автотранспортного страхування

	<i>ентропія премії стр.ринок</i>	<i>ентропія виплати стр.ринок</i>	<i>ентропія премії КАСКО</i>	<i>ентропія виплати КАСКО</i>	<i>ентропія премії цивілка</i>	<i>ентропія виплати цивілка</i>
<i>1 кв 2009</i>	<i>0,5088777</i>	<i>0,5297567</i>	<i>0,5222571</i>	<i>0,2435843</i>	<i>0,4588686</i>	<i>0,3441627</i>
<i>2 кв 2009</i>	<i>0,5236065</i>	<i>0,4808837</i>	<i>0,523669</i>	<i>0,3267503</i>	<i>0,3785506</i>	<i>0,3191643</i>
<i>3 кв 2009</i>	<i>0,5079329</i>	<i>0,5172987</i>	<i>0,3360387</i>	<i>0,4512852</i>	<i>0,4644072</i>	<i>0,4613734</i>
<i>4 кв 2009</i>	<i>0,5089042</i>	<i>0,4753922</i>	<i>0,5191109</i>	<i>0,5073221</i>	<i>0,5302787</i>	<i>0,5304992</i>
<i>1 кв 2010</i>	<i>0,5113383</i>	<i>0,5269117</i>	<i>0,3072591</i>	<i>0,5305181</i>	<i>0,5152243</i>	<i>0,5280871</i>
<i>2 кв 2010</i>	<i>0,5283328</i>	<i>0,5302467</i>	<i>0,5289149</i>	<i>0,5290937</i>	<i>0,5055521</i>	<i>0,5306551</i>
<i>3 кв 2010</i>	<i>0,5307052</i>	<i>0,5307125</i>	<i>0,4581425</i>	<i>0,5302691</i>	<i>0,5212586</i>	<i>0,5307362</i>
<i>4 кв 2010</i>	<i>0,1092924</i>	<i>0,1265471</i>	<i>0,529151</i>	<i>0,5292178</i>	<i>0,5014531</i>	<i>0,5281402</i>
<i>1 кв 2011</i>	<i>0,5239824</i>	<i>0,4964611</i>	<i>0,4750524</i>	<i>0,5263655</i>	<i>0,5305564</i>	<i>0,5296895</i>
<i>2 кв 2011</i>	<i>0,5286669</i>	<i>0,5307336</i>	<i>0,523589</i>	<i>0,4809776</i>	<i>0,5293504</i>	<i>0,5298557</i>
<i>3 кв 2011</i>	<i>0,5290809</i>	<i>0,3805201</i>	<i>0,5248035</i>	<i>0,5075014</i>	<i>0,5257622</i>	<i>0,5295298</i>
<i>4 кв 2011</i>	<i>0,5083027</i>	<i>0,5298269</i>	<i>0,5289035</i>	<i>0,5127482</i>	<i>0,4713504</i>	<i>0,3982052</i>
<i>1 кв 2012</i>	<i>0,4833623</i>	<i>0,5289397</i>	<i>0,3566989</i>	<i>0,5264339</i>	<i>0,5223596</i>	<i>0,452061</i>
<i>2 кв 2012</i>	<i>0,5306008</i>	<i>0,4907794</i>	<i>0,5290566</i>	<i>0,5095528</i>	<i>0,4527637</i>	<i>0,5112068</i>
<i>3 кв 2012</i>	<i>0,5134309</i>	<i>0,5297962</i>	<i>0,529677</i>	<i>0,5299868</i>	<i>0,4716699</i>	<i>0,5093286</i>

Закінчення додатку Ж

Таблиця Ж.2 – Розрахунок показника ентропії премій та виплат на страховому ринку України та за видами автотранспортного страхування зі згладжуванням

	<i>ентропія премій стр.ринок</i>	<i>ентропія виплати стр.ринок</i>	<i>ентропія премій КАСКО</i>	<i>ентропія виплати КАСКО</i>	<i>ентропія премій цивілка</i>	<i>ентропія виплати цивілка</i>
<i>1 кв 2009</i>	<i>0,513472</i>	<i>0,509313</i>	<i>0,460655</i>	<i>0,34054</i>	<i>0,433942</i>	<i>0,3749</i>
<i>2 кв 2009</i>	<i>0,513481</i>	<i>0,491192</i>	<i>0,459606</i>	<i>0,428453</i>	<i>0,457746</i>	<i>0,437012</i>
<i>3 кв 2009</i>	<i>0,509392</i>	<i>0,506534</i>	<i>0,38747</i>	<i>0,496375</i>	<i>0,503303</i>	<i>0,506653</i>
<i>4 кв 2009</i>	<i>0,516192</i>	<i>0,51085</i>	<i>0,451762</i>	<i>0,522311</i>	<i>0,517018</i>	<i>0,529747</i>
<i>1 кв 2010</i>	<i>0,523459</i>	<i>0,52929</i>	<i>0,431439</i>	<i>0,52996</i>	<i>0,514012</i>	<i>0,529826</i>
<i>2 кв 2010</i>	<i>0,389443</i>	<i>0,395835</i>	<i>0,505403</i>	<i>0,529527</i>	<i>0,509421</i>	<i>0,529844</i>
<i>3 кв 2010</i>	<i>0,387993</i>	<i>0,384574</i>	<i>0,487449</i>	<i>0,528617</i>	<i>0,517756</i>	<i>0,529522</i>
<i>4 кв 2010</i>	<i>0,387314</i>	<i>0,384581</i>	<i>0,509264</i>	<i>0,512187</i>	<i>0,520453</i>	<i>0,529228</i>
<i>1 кв 2011</i>	<i>0,527243</i>	<i>0,469238</i>	<i>0,507815</i>	<i>0,504948</i>	<i>0,528556</i>	<i>0,529692</i>
<i>2 кв 2011</i>	<i>0,522017</i>	<i>0,48036</i>	<i>0,525765</i>	<i>0,500409</i>	<i>0,508821</i>	<i>0,485864</i>
<i>3 кв 2011</i>	<i>0,506915</i>	<i>0,479762</i>	<i>0,470135</i>	<i>0,515561</i>	<i>0,506491</i>	<i>0,459932</i>
<i>4 кв 2011</i>	<i>0,507422</i>	<i>0,516515</i>	<i>0,471553</i>	<i>0,516245</i>	<i>0,482158</i>	<i>0,453824</i>
<i>1 кв 2012</i>	<i>0,509131</i>	<i>0,516505</i>	<i>0,471811</i>	<i>0,521991</i>	<i>0,482264</i>	<i>0,490865</i>

Додаток З

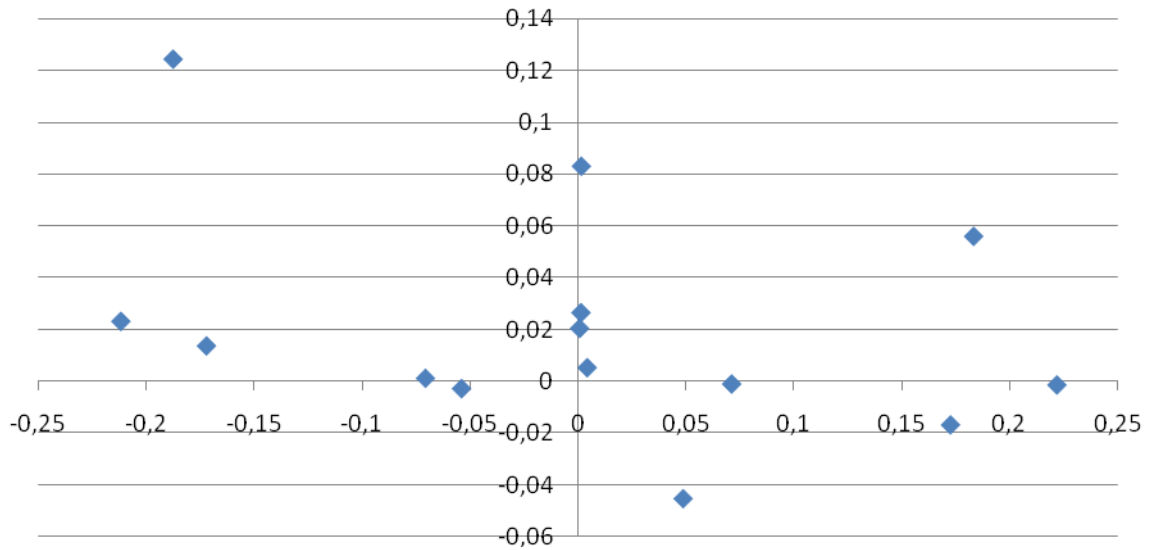


Рис. 3.1. Область розсіювання виробництва ентропій премій і виплат в межах рівноважного стану страхового ринку (рівноважні значення ентропій за преміями з КАСКО страхування)

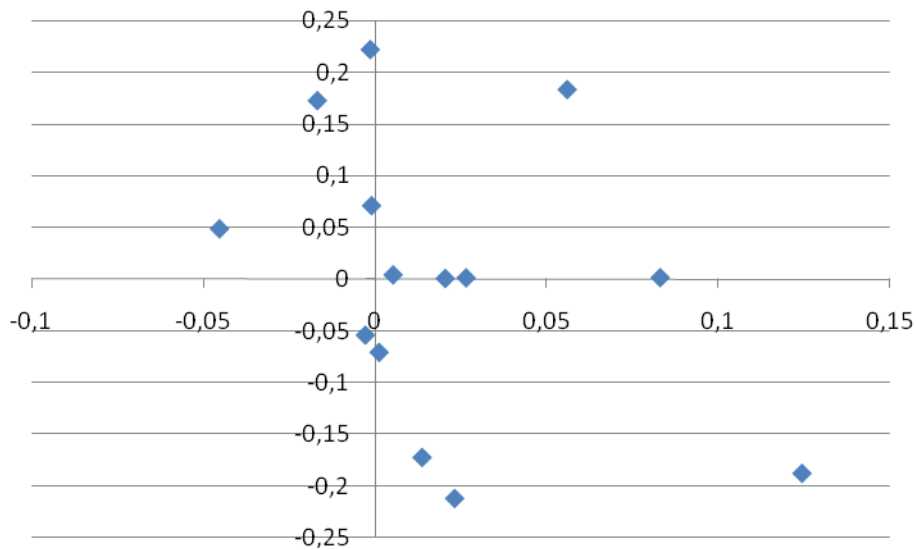


Рис. 3.2. Область розсіювання виробництва ентропій премій і виплат в межах рівноважного стану страхового ринку (рівноважні значення ентропій за виплатами з КАСКО страхування)

Закінчення додатку 3

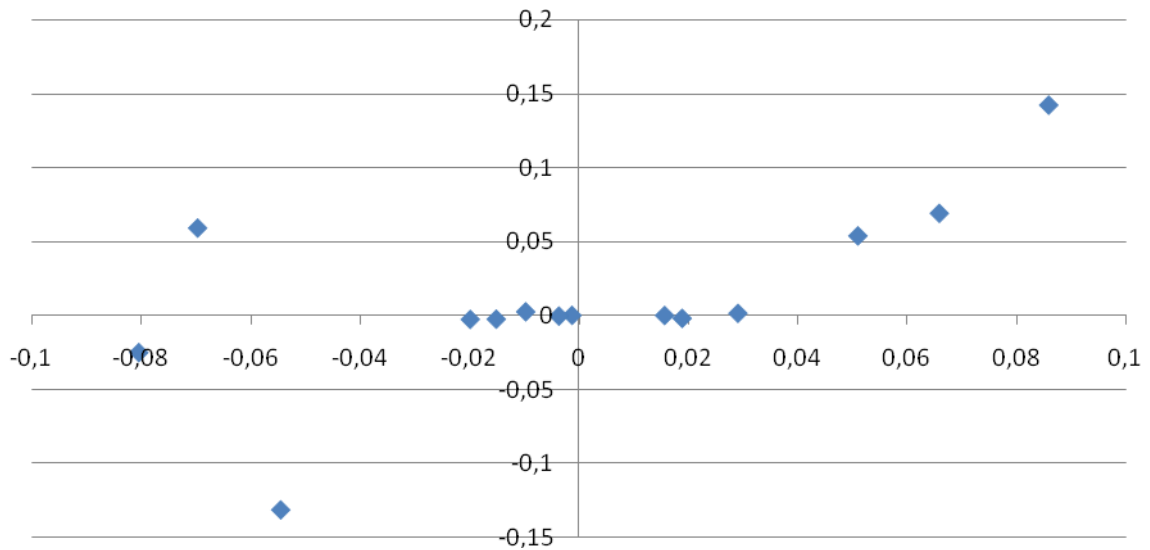


Рис. 3.3. Область розсіювання виробництва ентропій премій і виплат в межах рівноважного стану страхового ринку (рівноважні значення ентропій за преміями з ОСЦВВТЗ)

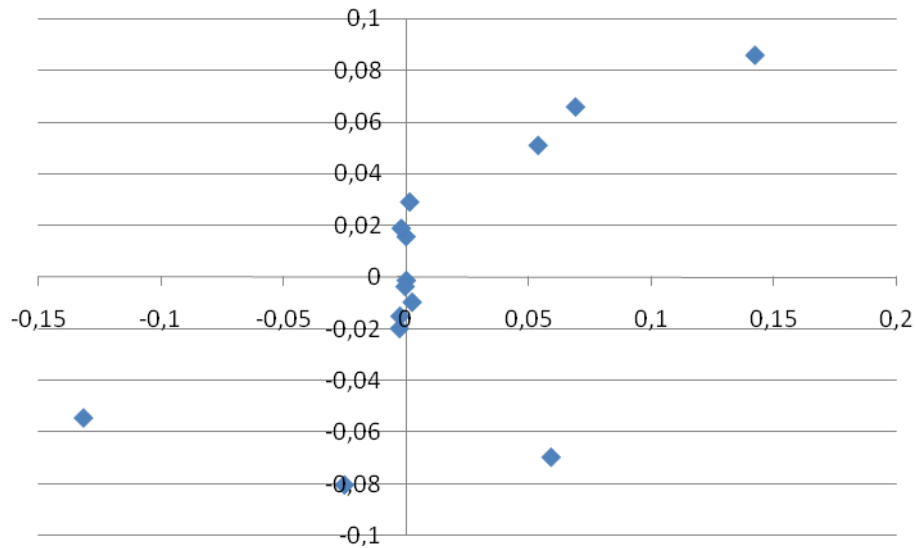


Рис. 3.4. Область розсіювання виробництва ентропій премій і виплат в межах рівноважного стану страхового ринку (рівноважні значення ентропій за виплатами з ОСЦВВТЗ)

Додаток К

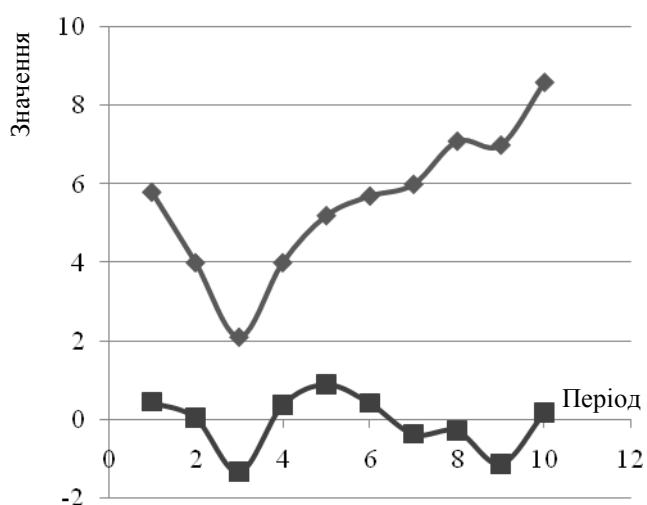


Рис. К. 1. Динаміка абсолютних значень та відхилень від тренду премій по добровільному особистому страхуванню

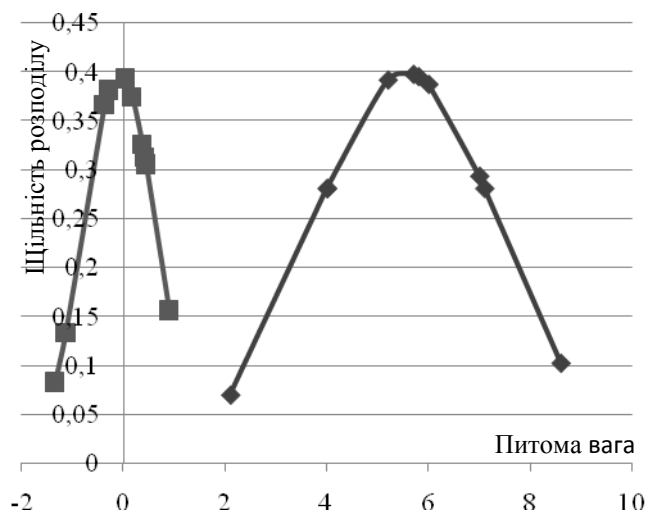


Рис. К. 2. Криві розподілу абсолютних значень та відхилень від тренду премій по добровільному особистому страхуванню

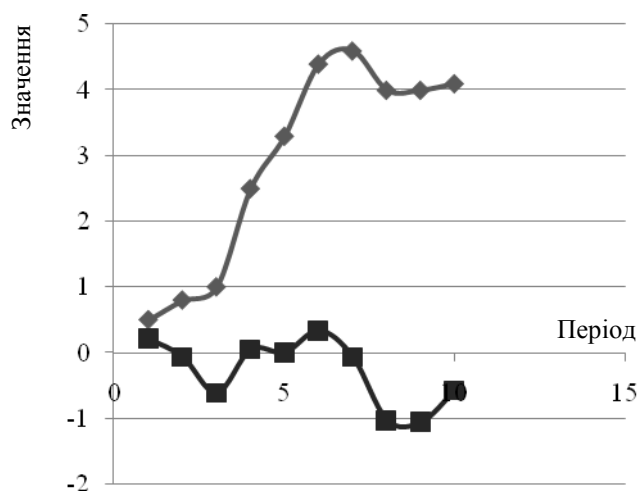


Рис. К. 3. Динаміка абсолютних значень та відхилень від тренду премій по страхуванню життя

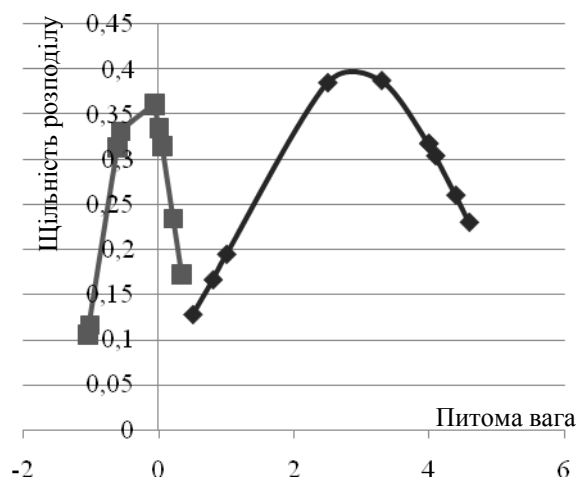


Рис. К. 4. Криві розподілу абсолютних значень та відхилень від тренду премій по страхуванню життя

Продовження додатку К

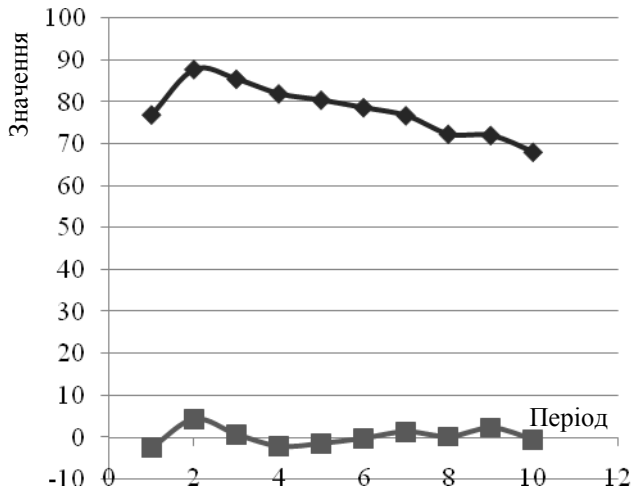


Рис. К. 5. Динаміка абсолютних значень та відхилень від тренду премій по добровільному майновому страхуванню

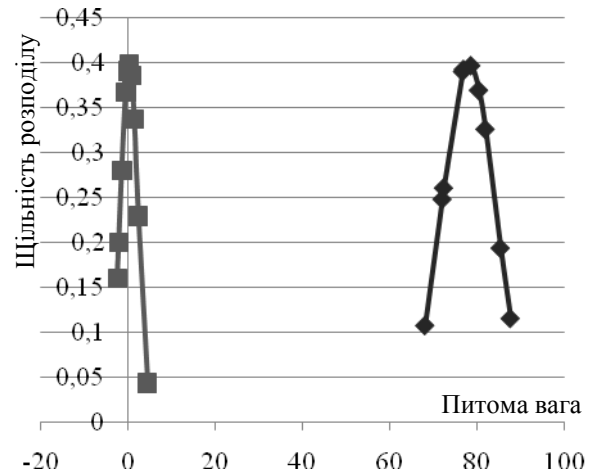


Рис. К. 6. Криві розподілу абсолютних значень та відхилень від тренду премій по добровільному майновому страхуванню

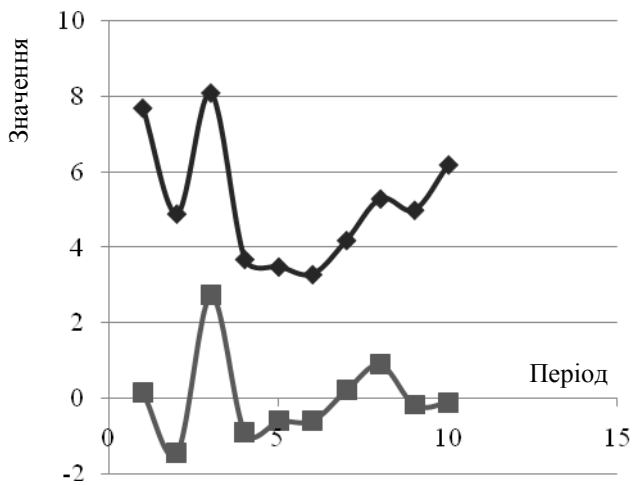


Рис. К. 7. Динаміка абсолютних значень та відхилень від тренду премій по страхуванню відповідальності

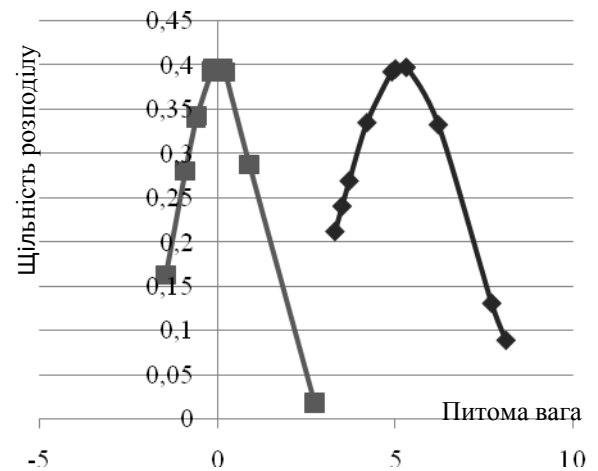


Рис. К. 8. Криві розподілу абсолютних значень та відхилень від тренду премій по страхуванню відповідальності

Продовження додатку К

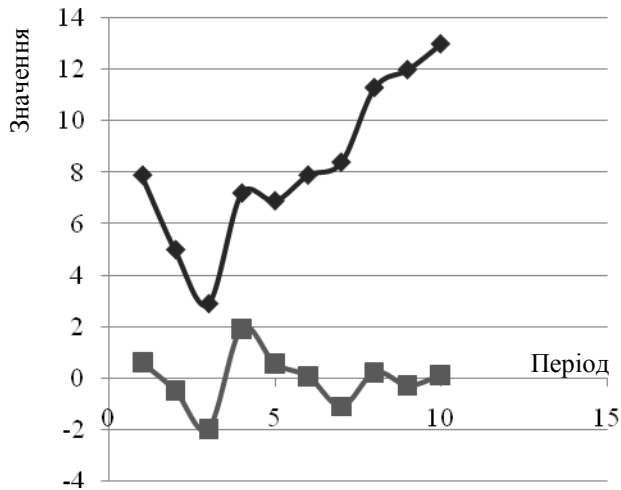


Рис. К. 9. Динаміка абсолютних значень та відхилень від тренду премій по недержавному обов'язковому страхуванню

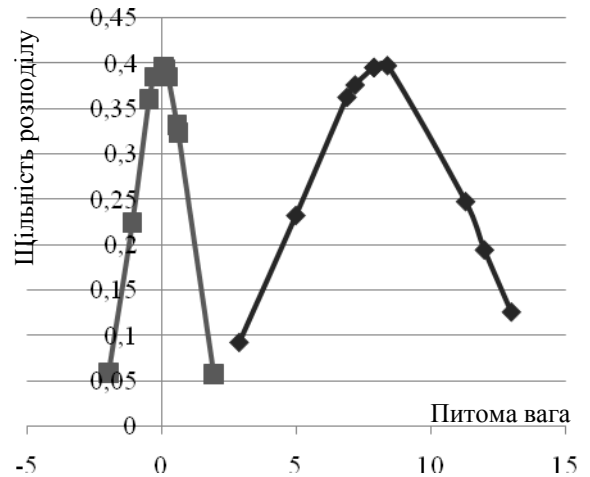


Рис. К. 10. Криві розподілу абсолютних значень та відхилень від тренду премій по недержавному обов'язковому страхуванню

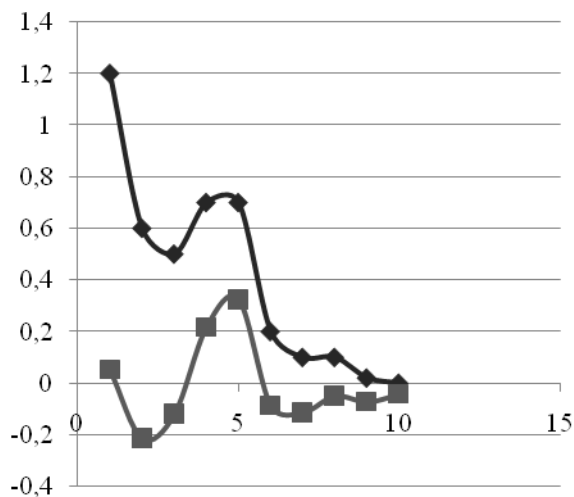


Рис. К. 11. Динаміка абсолютних значень та відхилень від тренду премій по державному обов'язковому страхуванню

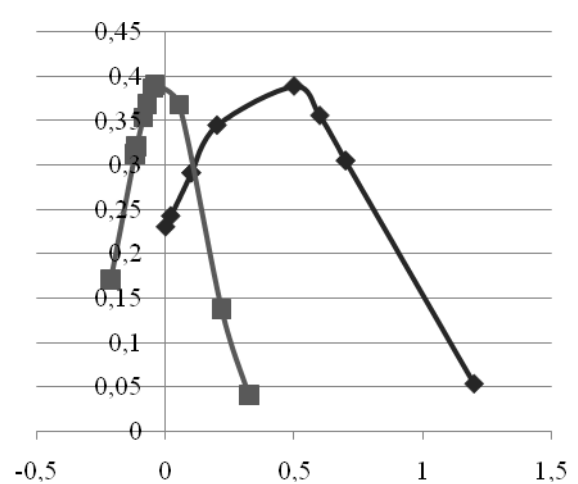


Рис. К. 12. Криві розподілу абсолютних значень та відхилень від тренду премій по державному обов'язковому страхуванню

Продовження додатку К

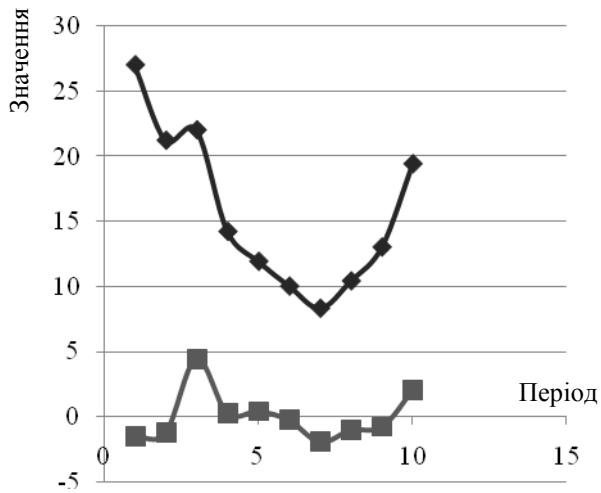


Рис. К. 13. Динаміка абсолютних значень та відхилень від тренду виплат по добровільному особистому страхуванню

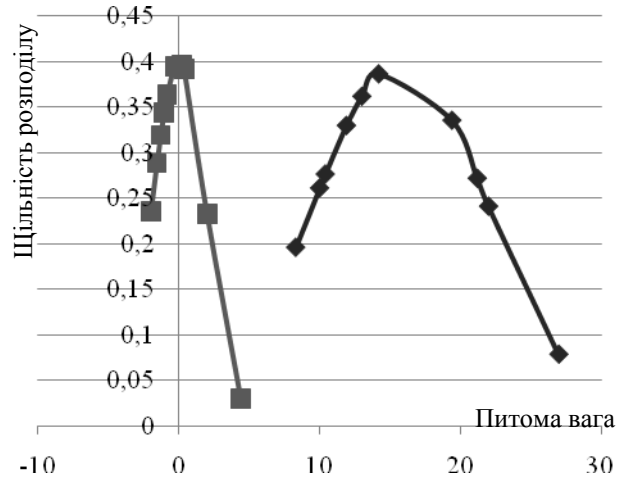


Рис. К. 14. Криві розподілу абсолютних значень та відхилень від тренду виплат по добровільному особистому страхуванню

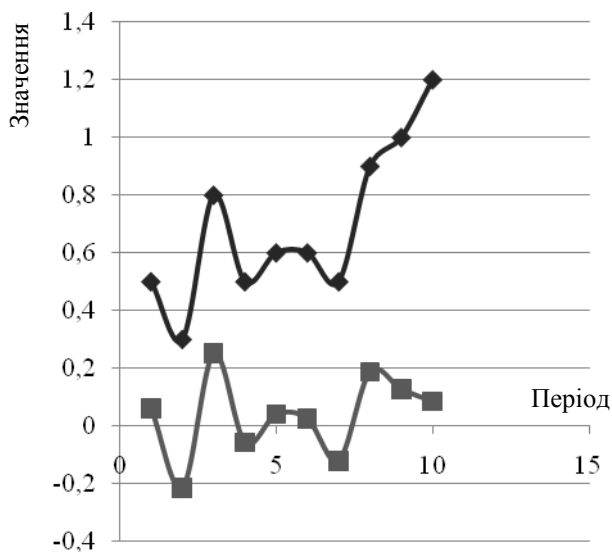


Рис. К. 15. Динаміка абсолютних значень та відхилень від тренду виплат по страхуванню життя

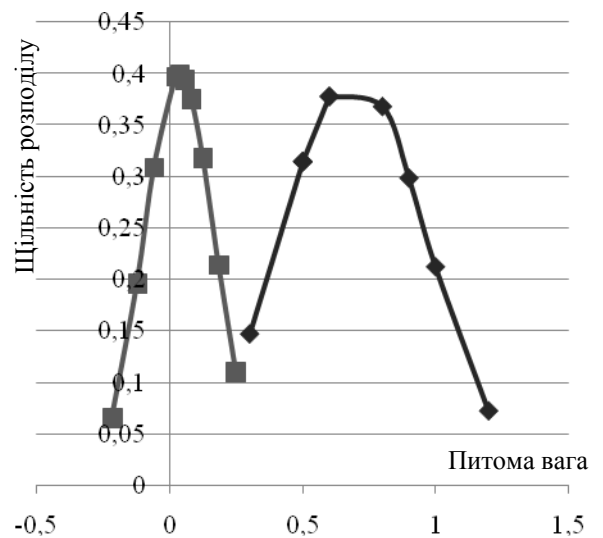


Рис. К. 16. Криві розподілу абсолютних значень та відхилень від тренду виплат по страхуванню життя

Продовження додатку К

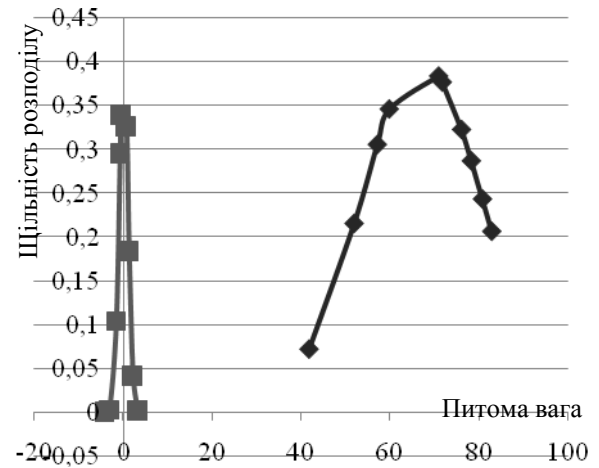
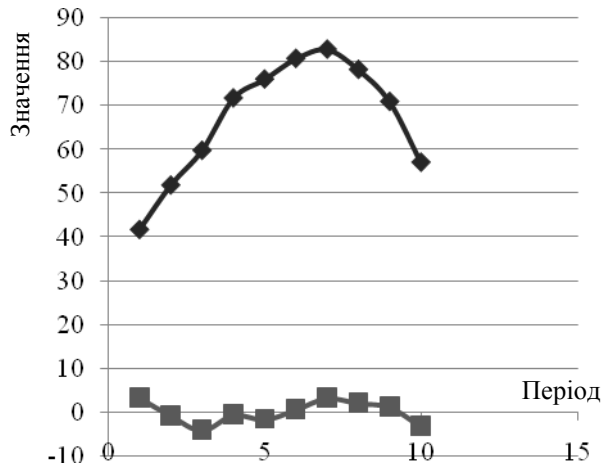


Рис. К. 17. Динаміка абсолютних значень та відхилень від тренду виплат по добровільному майновому страхуванню

Рис. К. 18. Криві розподілу абсолютних значень та відхилень від тренду виплат по добровільному майновому страхуванню

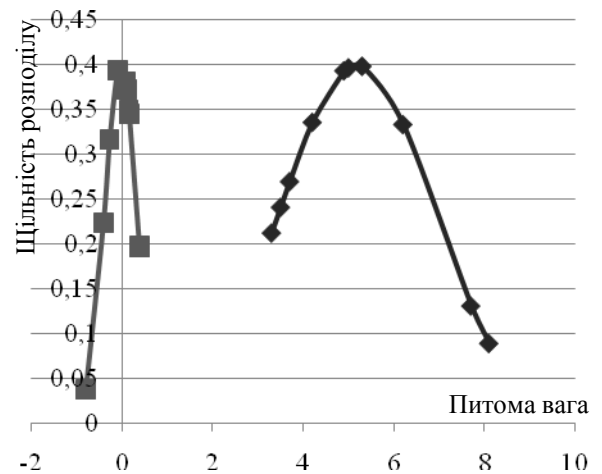
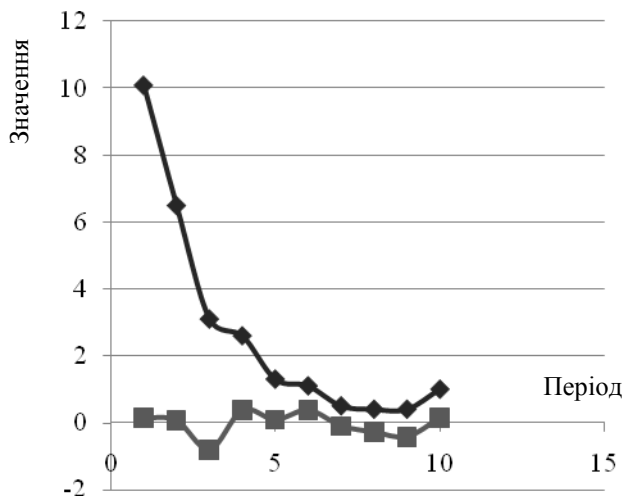


Рис. К. 19. Динаміка абсолютних значень та відхилень від тренду виплат по добровільному страхуванню відповідальності

Рис. К. 20. Криві розподілу абсолютних значень та відхилень від тренду виплат по добровільному страхуванню відповідальності

Закінчення додатку К

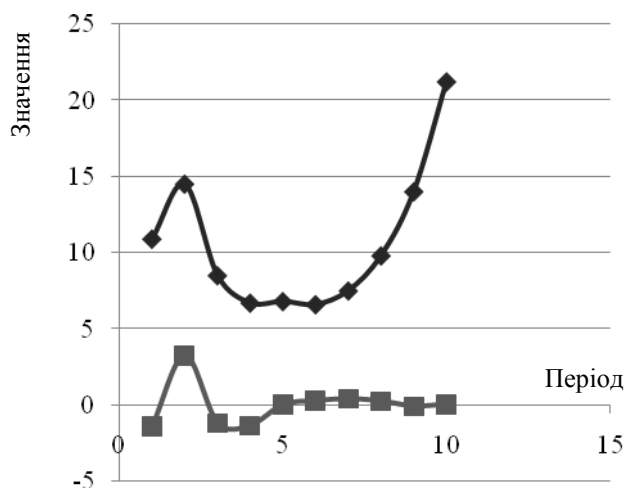


Рис. К. 21. Динаміка абсолютних значень та відхилень від тренду виплат по недержавному обов'язковому страхуванню

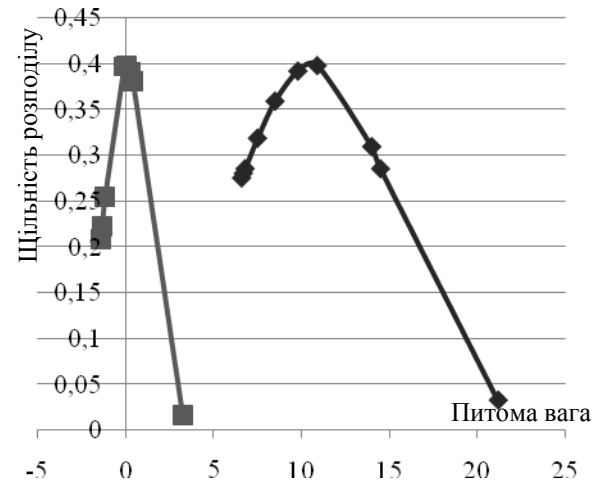


Рис. К. 22.Криві розподілу абсолютних значень та відхилень від тренду виплат по недержавному обов'язковому страхуванню

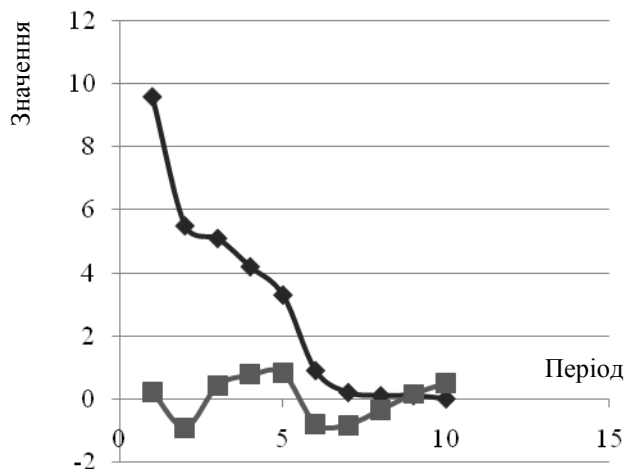


Рис. К. 23. Динаміка абсолютних значень та відхилень від тренду виплат по державному обов'язковому страхуванню

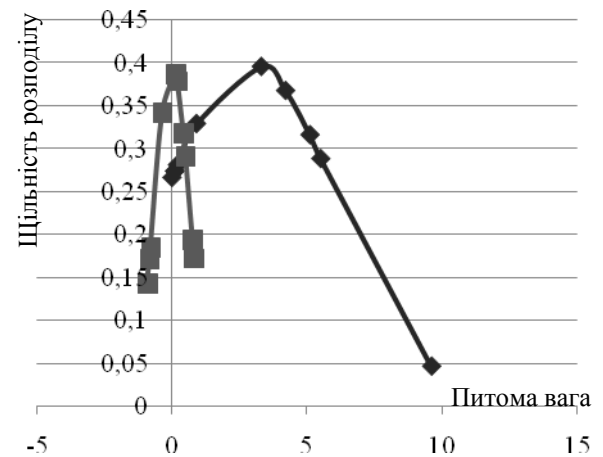


Рис. К. 24.Криві розподілу абсолютних значень та відхилень від тренду виплат по державному обов'язковому страхуванню

Додаток Л

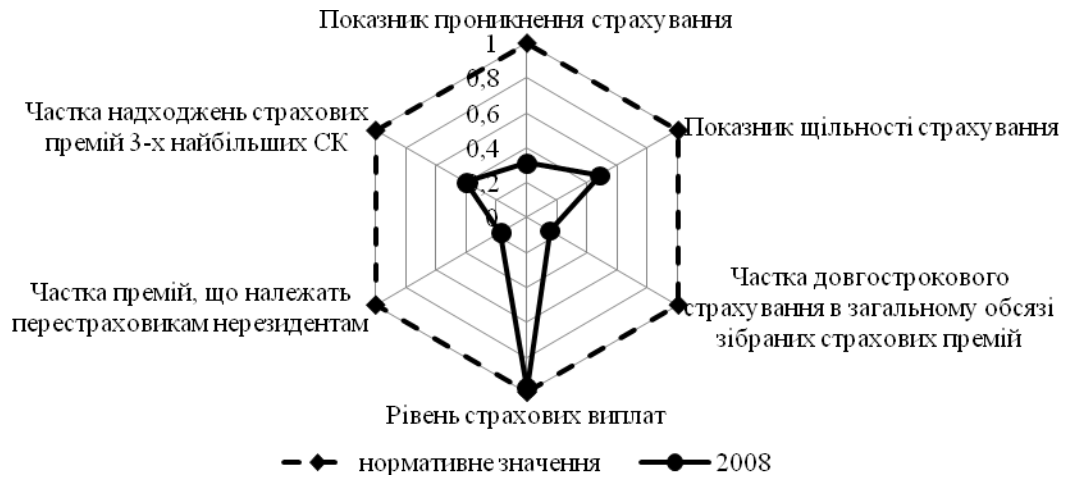


Рис. Л. 1. Графічна інтерпретація інтегрального показника фінансової безпеки страхового ринку у 2008 році

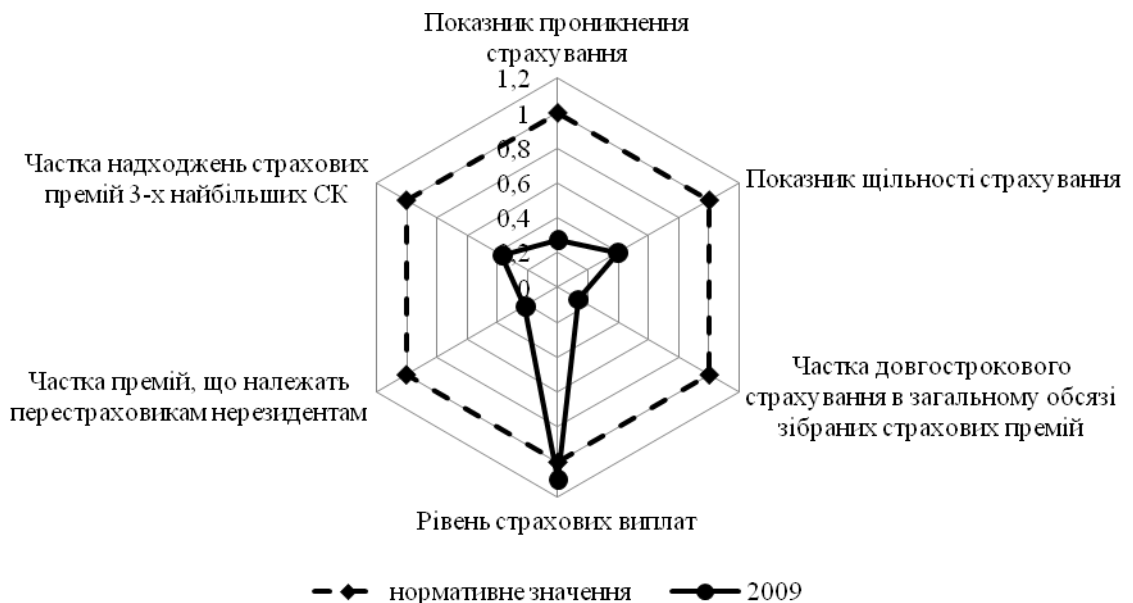


Рис. Л. 2. Графічна інтерпретація інтегрального показника фінансової безпеки страхового ринку у 2009 році

Продовження додатку Л

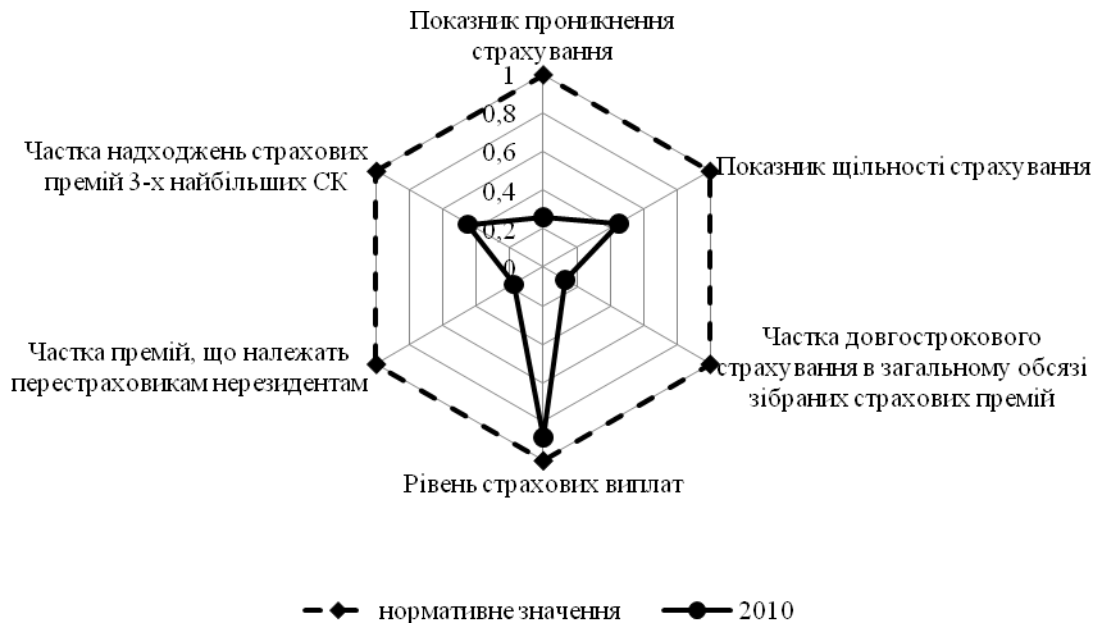


Рис. Л. 3. Графічна інтерпретація інтегрального показника фінансової безпеки страхового ринку у 2010 році

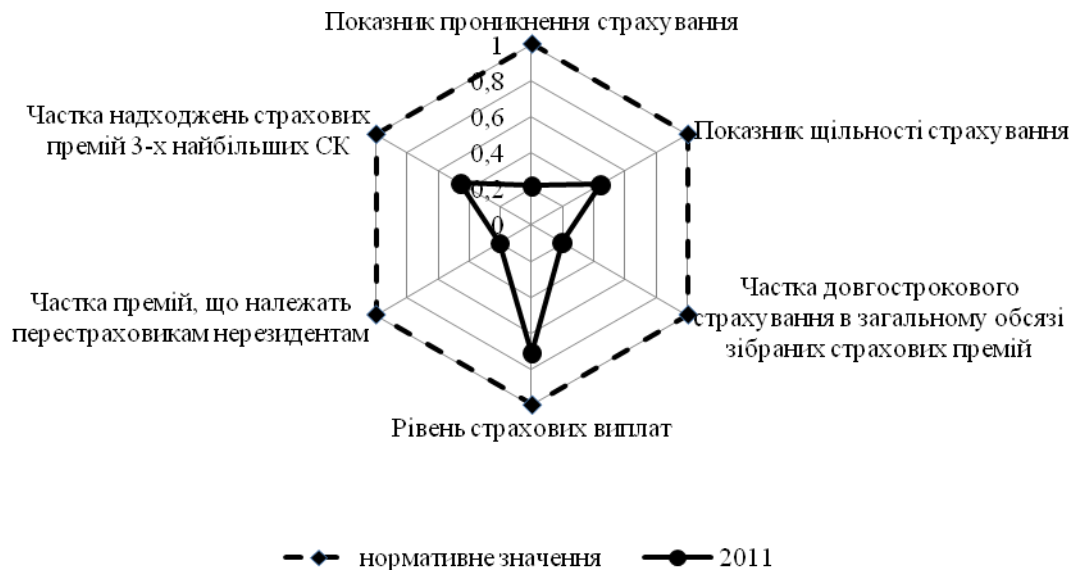


Рис. Л. 4. Графічна інтерпретація інтегрального показника фінансової безпеки страхового ринку у 2011 році

Продовження додатку Л



Рис. Л. 5. Графічна інтерпретація інтегрального показника фінансової безпеки страхового ринку у 2012 році

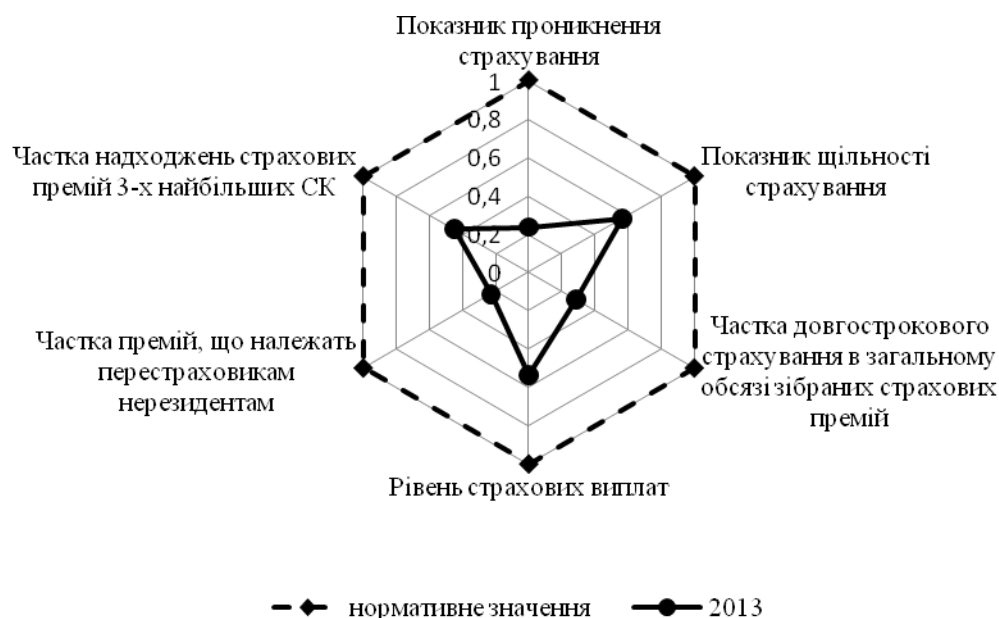


Рис. Л. 6. Графічна інтерпретація інтегрального показника фінансової безпеки страхового ринку у 2013 році

Закінчення додатку Л

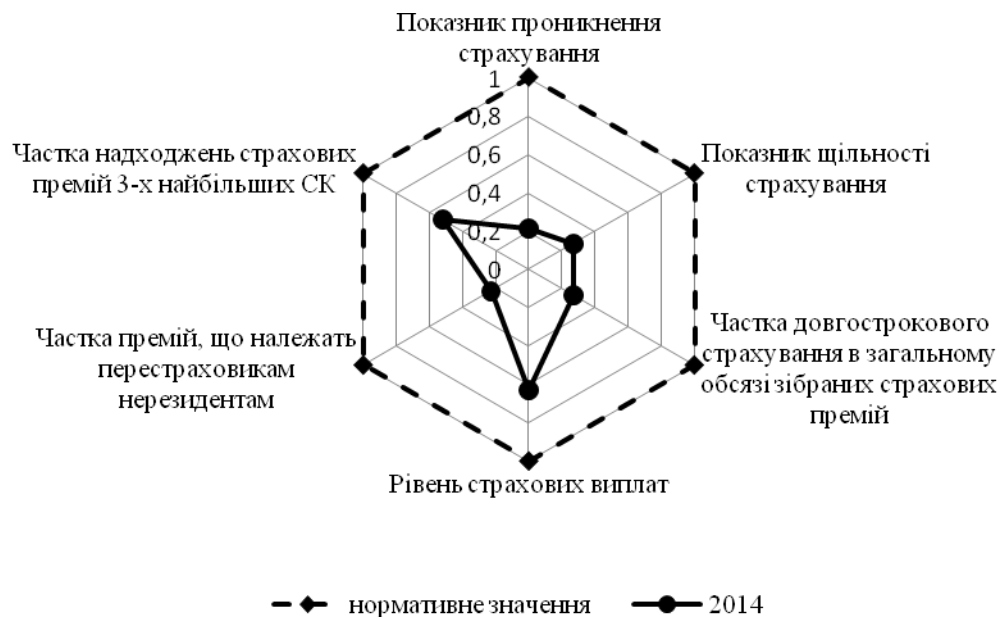


Рис. Л. 7. Графічна інтерпретація інтегрального показника фінансової безпеки страхового ринку у 2014 році

Додаток М

Таблиця М.1 – Проміжні розрахунки інтегрального показника фінансової безпеки страхового ринку з використанням поправочних коефіцієнтів

Період	Показник проникнення страхування	Значення поправочного коефіцієнта	Показник щільності страхування	Значення поправочного коефіцієнта	Частка довгострокового страхування в загальному обсязі зібраних страхових премій	Значення поправочного коефіцієнта	Рівень страхових виплат	Значення поправочного коефіцієнта	Частка премій, що належать перестраховикам нерезидентам	Значення поправочного коефіцієнта	Інтегральний показник фінансової безпеки страхового ринку
1 кв. 2009	1,414509	1	-1,10632	0	-0,58906	0	1,206583	0,5	0,914665	0	0,336973
2 кв. 2009	0,850509	1	-0,9575	0	-0,69643	0	1,877191	0,5	-0,28957	0,5	0,274601
3 кв. 2009	-0,18059	1	-1,11331	0	-0,51162	0	1,801958	0,5	0,147078	1	0,144868
4 кв. 2009	1,240486	1	0,368082	1	0,105241	1	0,614488	0,5	-0,5823	0,5	0,288894
1 кв. 2010	0,596051	1	-1,05717	0	-0,8775	0	0,356943	0,5	0,947913	0	0,129345
2 кв. 2010	-0,02933	1	-0,83137	0	-0,8872	0	0,493244	0,5	-1,22697	0,5	-0,06616
3 кв. 2010	-0,02518	1	-0,0234	0	-0,4972	0	-0,21943	0,5	-0,30359	0,5	-0,04788
4 кв. 2010	1,451936	1	1,711779	1	-0,75873	0	0,573175	0,5	-2,01654	0,5	0,407819
1 кв. 2011	1,027427	1	0,255557	0	-0,69419	0	-0,85307	1	0,282502	1	0,076295
2 кв. 2011	-0,94717	0,5	-0,81883	0	-0,15454	1	0,377871	0,5	-0,53386	0,5	-0,11792
3 кв. 2011	-1,31415	0	-0,40628	0	-0,79659	0	-0,90606	1	-0,7571	0,5	-0,21453
4 кв. 2011	-0,56139	0	0,415522	1	0,478186	1	-0,366	0,5	0,279389	1	0,165346
1 кв. 2012	-1,03606	0	-1,21275	0	0,693085	1	1,216717	0,5	1,598889	0	0,217341
2 кв. 2012	-1,26873	0	-0,69705	0	0,413185	1	-0,29338	0,5	1,661388	0	0,044505
3 кв. 2012	-0,86471	0	0,390584	1	-1,32083	0	-0,33874	0,5	0,303332	1	0,087599
4 кв. 2012	-1,11887	0	-0,09215	0	3,019437	0,5	-0,61102	0,5	-1,41761	0,5	0,082732
1 кв. 2013	2,008371	1	2,25123	1	-0,16107	1	-1,69754	1	-0,01202	1	0,398958
2 кв. 2013	-0,50125	1	0,339239	1	0,87184	1	-0,80319	1	0,566117	1	0,078951
3 кв. 2013	-0,4019	1	1,166482	1	1,018947	0,5	-0,83425	1	1,504677	0	0,073449
4 кв. 2013	-0,33996	1	1,417665	1	1,34505	0,5	-1,59549	1	-1,06639	0,5	-0,0632

