

багаторічне випереджувальне зростання засобів виробництва у порівнянні з виробництвом предметів споживання.

Промисловість відіграє одну з провідних ролей в економіці України, де виробляється близько 40% загальноукраїнського випуску товарів і послуг, 80% їх експорту. [1]

Одними з негативних факторів, що впливають на розвиток підприємств є високий рівень енергозалежності держави та енергомісткості внутрішнього виробництва.

Також значними наслідками для виробництва є зниження зовнішньоторговельних потоків, які виникли внаслідок кризового скорочення попиту на вітчизняний експорт, зменшення споживчого попиту населення через падіння реальних доходів.

Найбільшої фінансової підтримки як на загальнодержавному, так і регіональному рівнях необхідно спрямувати в сектор малого і середнього бізнесу.

Недосконала державна політика, високі податки, обмеження на окремі види діяльності, адміністративні бар'єри, бюрократична система в отриманні ліцензій є основними причинами, що гальмують розвитку підприємницького бізнесу. [2, с.14]

Основними заходами щодо ефективного розвитку підприємництва є покращення нормативно-правової бази у сфері підприємницької діяльності, реалізація державної регуляторної політики, активізація фінансово-кредитної та інвестиційної підтримки, запровадження регіональної політики.

Список використаних джерел:

1. Економіка підприємств /За ред. Харіва П.С. - Тернопіль: Економічна думка, 2002. – 449 с.
2. [Електронний ресурс]: режим доступу -http://studopedia.su/19_149043_suchasniy-standpriyemnitstva-v-ukrayinI.html

УДК 368.2

Чубінський М.А.,
аспірант, Національна академія управління

ПРЯМЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ СТРАХОВИХ ВИПАДКІВ ЗА ДОГОВОРАМИ ОBOB'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» потерпілий звертається за страховим відшкодуванням до страховика, який застрахував відповідальність винного у скоєнні ДТП [1], а страхувальник не має безпосередніх стосунків із страховиком, у якого був придбаний страховий поліс. Оскільки потерпілий у ДТП має справу не зі страховиком, якого обрав сам, то такий страховик недостатньо зацікавлений у якнайкращому обслуговуванні такого потерпілого. Як наслідок, на страховому ринку спостерігається демпінг та війна комісійних, що приводить до неплатоспроможності страховиків та їх банкрутства.

Довгий строк врегулювання збитків (тільки 50% врегулюються протягом 120 днів) сприяє зростанню кількості скарг на дії страховиків від потерпілих осіб. При цьому за експертними оцінками страхові компанії затягують розгляд та не відображають в своєму обліку до 30% збитків [2]. Зазначене відбувається на фоні недостатньої ефективності регуляторних механізмів контролю за діяльністю страховиків та їх фінансовою стійкістю.

Ураховуючи залученість до обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів 8 мільйонів автовласників, діюча модель врегулювання страхових випадків є неосконалою та породжує серйозні соціальні конфлікти між учасниками дорожньо-транспортної пригоди та страховиками, сприяють зростанню кількості незадоволених громадян умовами здійснення цього виду обов'язкового страхування, що призводить до недовіри населення до страхового ринку в цілому.

Європейський досвід доводить, що система прямого врегулювання збитків внаслідок ДТП, коли потерпілий (у випадку, якщо він не є пішоходом) звертається за відшкодуванням до страховика, який застрахував його цивільно-правову відповідальність, сприяє більш повному задоволенню потреб клієнта.

Системи прямого врегулювання збитків внаслідок ДТП як дієвий спосіб вдосконалення систем обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів було впроваджено в багатьох країнах Європейської Співдружності, зокрема, у Франції, Бельгії, Італії, Польщі тощо.

Застосування даної системи в країнах Європи стало можливим завдяки встановленню єдиних для страховиків правил урегулювання збитків при ДТП. Ці правила включають єдину схему визначення ступеня вини учасників ДТП, єдину систему оцінки збитку і єдину систему взаєморозрахунків між страховиками. Наприклад, починаючи з 1972 року, страхові компанії Франції стали виставляти вимоги до страховика винуватця ДТП трьома способами: 1) по реальній сумі збитку по щомісячному бордеро; 2) по реальній сумі по кожному випадку окремо; 3) по заздалегідь установлених (фіксованих) сумі збитку.

Існують наступні типові риси схем прямого врегулювання збитків, що зустрічаються в Європі:

1) Правова форма взаємовідносин між страховиками [3]:

- закріплення системи прямого врегулювання на рівні законодавства (Італія);
- закріплення на рівні угоди між учасниками ринку, або за участю локальних об'єднань страховиків (Франція, Бельгія);
- змішана форма (Російська Федерація).

2) Спосіб здійснення розрахунків між страховиками:

- найбільш поширена форма (Франція, Бельгія, Італія, Російська Федерація) - за допомогою спеціально створених клірингових центрів, які

функціонують як окремі структури чи в складі локальних об'єднань страховиків

- напряму між страховиками (Білорусь).

3) База для здійснення розрахунків:

- із застосуванням розрахованого середнього збитку на ринку, тобто незалежно від фактичної суми страхового відшкодування, сплаченої потерпілому, «своєму» клієнту, страховик отримує компенсацію в розмірі фіксованої середньої суми (майже всі перелічені розвинуті ринки).

- за фактично виплаченими сумами відшкодувань (Білорусь).

- змішана форма розрахунків: в межах першого визначеного діапазону суми збитків - з використанням середнього збитку, в межах другого визначеного діапазону – за фактично виплаченими сумами (Бельгія).

Основний принцип прямого відшкодування збитку полягає в тому, що при зверненні у разі заподіяння збитку та незалежно від виду ДТП (два автомобілі або більше) прямий страховик відшкодовує збиток своєму клієнту (потерпілому внаслідок ДТП) відповідно до його прав на відшкодування збитку, визначених загальним правом. Наприклад, у Франції - це Дорожній Кодекс, Цивільний Кодекс. При цьому, страховик винуватця ДТП не може заперечити здійснену прямим страховиком виплату потерпілому, а той (прямий страховик) зобов'язується не здійснювати виплату, якщо тільки його клієнт (потерпілий внаслідок ДТП) не має таке право на відшкодування заподіяного йому збитку. У свою чергу, суброгація не залежить від виплати, тобто прямий страховик виплачує своєму клієнту (потерпілому внаслідок ДТП) повністю всю суму відшкодування, а одержати від страховика винуватця ДТП може лише частину суми (тобто існує так звана „паушальна” система розрахунків) [4].

Важливими умовами переходу на цю систему є єдина методика оцінки збитку при проведенні технічної експертизи, стандарти електронного документообігу, бази даних ДТП, кліринговий центр для розрахунків між страховиками [5].

Для України перехід на систему прямого відшкодування збитку внаслідок ДТП стане можливим тільки при виконанні певних умов. У першу чергу необхідно розробити єдину для страховиків схему визначення вини учасників ДТП. При цьому необхідно враховувати, що відсутність на місці ДТП співробітників ДПС може викликати ріст шахрайства в даній сфері страхування. Для запобігання цього функції незалежного експерта можна покласти на співробітників страхових компаній (аварійних комісарів), але й тут є свої недоліки. Тому необхідно законодавчо закріпити повноваження страхової компанії (аварійних комісарів) по встановленню винного в ДТП, визначити в яких випадках дорожня поліція зобов'язана виїжджати на місце ДТП, визначити юридичний статус повідомлення про ДТП, права, обов'язки та відповідальність сторін щодо оформлення ДТП.

Список використаних джерел:

1. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 1961-IV від 01.07.2004 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1961-15>

2. Мошаро О. В. Визначення та обґрунтування максимального розміру майнового збитку при спрощеній системі врегулювання ДТП // Україна-Бізнес. – 2011. – №24. – С. 7.
3. Межебицький М., Грабко Р. Пряме врегулювання: зарубіжний досвід і перспективи впровадження в Україні // Финансовые услуги. – 2010. – №3-4. – С.17-20.
4. Леман Ф. Участие страховых компаний в Соглашении о прямом возмещении вреда и система взаиморасчетов между страховиками //Материалы международной конференции «Зарубежные системы прямого возмещения вреда по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств и упрощенного порядка оформления ДТП», РСА. – 2006.
5. Фраля Д. Система прямого возмещения вреда и взаиморасчетов между страховщиками в Бельгии //Материалы международной конференции «Зарубежные системы прямого возмещения вреда по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств и упрощенного порядка оформления ДТП», РСА. – 2006.

УДК 336.76

Шапран Н.С.

*к.е.н., доцент кафедри фінансові ринки
ДВНЗ «КНЕУ ім. Вадима Гетьмана»*

ПРОБЛЕМИ УКРАЇНСЬКИХ ІРО ЗАКОРДОНОМ

В 2007, 2010 та 2011 роках відбулась найбільша кількість ІРО українських компаній закордоном. Вдалі розміщення акцій компаніями Астарта та Кернел на Варшавській фондовій біржі давали надію на наступні успішні виходи на західні ринки емітентів з України. Учасники ринку в 2010-2013 роках знаходились в очікуванні ІРО-буму українських компаній. Проте наступні роки показали західним інвесторам, чого варті інвестиції в акції компаній з України. В 2014-2015 роках, не дивлячись на великі плани і наявність значної кількості проанонсованих ІРО, жодна українська компанія не здійснила первинне розміщення акцій на зарубіжних біржах.

Однією з причин цього є те, що за винятком двох компаній на Варшавській фондовій біржі, складно відшукати українських емітентів, ІРО яких можна назвати успішним. Так, ми проаналізували, наскільки дохідними були інвестиції в акції компаній з бізнесом в Україні, які розміщували свої акції та депозитарні розписки на Лондонській фондовій біржі (LSE) та її альтернативному ринку AIM, на Франкфуртській фондовій біржі Deutsche Borse, та на Варшавській фондовій біржі (WSE), в тому числі на її альтернативному сегменті New Connect.

Проведений аналіз дає можливість зробити наступні висновки:

- найбільш популярними біржами для ІРО українських компаній у Європі були Варшавська та Лондонська фондові біржі;
- більшість емітентів випускали акції від імені холдингової компанії, яка зареєстрована в юрисдикції з м'яким податковим кліматом або, простіше кажучи, в офшорній зоні. Найбільш популярними країнами реєстрації для компаній з бізнесом в Україні були Кіпр, Люксембург та Нідерланди;
- акції п'ятих компаній було виключено з лістингу бірж, або торги ними було призупинено;
- переважна більшість інвесторів, які інвестували в акції компаній з бізнесом в Україні, втратили капітал або отримали значні збитки.