



Рис.1 Бюджетно-страхова модель організації охорони здоров'я

Отже з проведеного дослідження можна зробити висновок, що з пріоритетних завдань галузі першочерговим є вирішення фінансово-економічної проблеми, яка є основою реформування галузі охорони здоров'я. Фінансовою основою побудови ефективної системи охорони здоров'я, може виступати тільки побудова системи охорони здоров'я на страхових засадах.

1. Бідний В.Г. Проблеми і шляхи розвитку медичної допомоги в Україні. – К.: Задруга, 2001. – 148 с. 2. Голяченко О. Українська здравоохорона: як вийти із кризи. Тернопіль: Лілея, 2004. – 84 с. 3. Романишин Є. Скільки на дільниці в лікаря здорових людей // Урядовий кур'єр. – 2008. – № 36. – С. 13 4. Урядовий кур'єр. – 2007. – № 171. – С.6

Надійшла до редколегії: 15.12.2008

Г.М. Третьякова, голова правління
АТ "ПРОСТО-страхування. Життя та пенсія"

РЕФОРМА СИСТЕМИ ПЕНСІЙНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ В УКРАЇНІ

У статті наведений варіант можливої реформи системи пенсійного забезпечення в Україні і на його основі виявлені і узагальнені проблеми пенсійного забезпечення в сучасних умовах. Розроблені пропозиції по поліпшенню пенсійного забезпечення населення України.

The report presents an analysis of the pension system in Ukraine and proposes the variant of development and reforming pension system in mod

У країнах Європи (в т.ч. і в Україні) почалася істотна перебудова соціальної політики, яка, очевидно, продовжиться не одне десятиліття. Вона протікає нерівномірно і не синхронно по окремих країнах, але у міру поглиблення інтеграційних процесів набуватиме все більше загальних рис на всьому просторі Євросоюзу. Особливістю нинішньої перебудови, суть якої полягає в раціоналізації фінансового забезпечення соціальних зобов'язань, є КОМПЛЕКСНИЙ обхват практично всієї соціальної сфери. Змінюються – більшою чи меншою мірою – принципи медичного страхування, соціальної підтримки осіб з низькими доходами, допомози в працевлаштуванні, додаткових виплат на підприємстві, фінансування догляду за немічними і т.д.

Основні проблеми соціальної політики пов'язані з тим, що:

- не тільки нарощування, але збереження нинішньої системи державної підтримки що надається за рахунок перерозподілу ресурсів через держбюджет і цільові соціальні бюджети (Фонд тимчасової втрати працездатності, Фонд страхування нещасних випадків на виробництві...), чревато фінансовим крахом держави;
- тягар соціальних відрахувань, що ростуть, стає надмірним для підприємців і працівників, які вимушені платити все велику ціну за соціальну упевненість, але не за конкретні, реально потрібні послуги;
- соціальні відрахування по обов'язкових видах страхування відбиваються на собівартості продукції, із-

за чого остання істотно дорожчає і стає все менш конкурентно – здатною на світовому ринку.

Зрозуміло, ніхто не збирається рушити порядок, що склався, має і глибинне коріння, і чималі досягнення протягом другої половини ХХ століття, і підтримку з боку більшості населення. Але модернізація його необратима, причому по окремих його напрямках вельми радикальна. І хоча всі сторони соціальної сфери потребують оновлення, в центрі уваги країн, в т.ч і Україні, сьогодні знаходиться пенсійна реформа. Адже крім перерахованих вище проблем, що обтяжують соціальну сферу, для пенсійної системи діє ще один і досить могутній чинник: несприятливий розвиток демографічної ситуації. Тому зволікати з реформою не можна, тим більше що по своєму характеру вона довготривала.

Принципи нової реформи

Пропонована на обговорення пенсійна реформа в значній мірі повинна зберегти поки перерозподільну систему. Проте для підтримки її працездатності змінені ряд принципів, щоб замість (або крім) державного піклування і пенсійного забезпечення за віком в рамках підприємства і самого громадянина, формувалася система ВЛАСНОЇ турботи людей про свою майбутню старість. Загальний коефіцієнт заміщення* повинен досягати наступних величин:

- у 2010 році – 20%
- 2030 року – 35%
- 2050 року – 50%.

Перш за все, реформа повинна носити тривалий характер і, за розрахунками, продовжитися до 2050 року. Повинні бути встановлені максимальні розміри страхового внеску до Державного Пенсійного Фонду (1-й рівень). До 2020 року він не повинен перевищити 20% брутто – зарплати, до 2030 року – 12% і до 2050 г – 1% максимальні розміри обов'язкового страхового внеску до недержавного пенсійного фонду і компанії забезпечення (страхування) життя, які повинні складати не більше 12% брутто – зарплати в 2020 р., не більше 20% – в 2030 р. і не більше 30% – в 2050 р.

Щоб не допустити перевищення цього максимуму, кількість застрахованих в 10м рівні повинно поступово знижуватися. Наступні покоління, такі, що виходять на пенсію, повинні отримувати пенсію, як мінімум, вже з 2х джерел: 1ого рівня (солідарна система) і 2ого рівня (накопичувальна, обов'язкова система).

Це рішення справедливіше по відношенню до "молдох" пенсіонерів.

По думці розробників Реформи, зниження розміру пенсії повинне компенсуватися самими трудящими шляхом приватного страхування. Можна сказати, що перерозподільний принцип тим самим доповнюється накопичувальною компонентною, тобто в ході тривалої реформи регулюватиметься поступовий перехід переважної страхової солідарної системи до переважно накопичувальною через приватні пенсійні фонди і компанії забезпечення (страхування) життя. При цьому держава має намір стимулювати приватні накопичення шляхом податкових пільг і трансфертів (3й рівень, добровільний). Але, щоб не допустити бідності в старості, повинні бути введені базисні (мінімальні) пенсії, що фінансуються з податкових надходжень.

Що стосується пенсійного віку, то він повинен ПОСТУПОВО піднятися до 65 років. Здійснювати це необхідно подовжуючи пенсійний вік для чоловіків на 2 місяці щороку, для жінок – на 3 місяці щороку, з поступовим вирівнюванням пенсійного віку для чоловіків і

для жінок. Не дивлячись на явну непопулярність цього заходу, вона знаходить розуміння у населення, тим паче, що вже обговорюється питання про виплату пенсій за віком тільки з 65 і навіть 67 років. Повинен бути передбачений жорсткий контроль за достроковим виходом на пенсію, оскільки за відсутності такого контролю

**Коефіцієнт заміщення – відношення виплачуваної сумарної пенсії (по всіх Зм рівнях) до розміру останньої заробітної плати у відсотках.*

Відбувається "розмивання" пенсійного віку, люди виходять на пенсію в середньому віці навіть декілька нижче 60 і 55 років, відповідно для чоловіків і для жінок, користуючись різного роду "дірками" в законодавстві., що робить

Тепер необхідно при збереженні колишніх пільгових правил виходу на пенсію, дострокове оформлення непрацездатності супроводжувати урізуванням розміру щомісячних виплат.

Тим самим крім посилювання контролю буде введений економічний стимул дострокове припинення трудового життя менш вигідним. Тим, для кого робота в колишньому об'ємі здається достатньо важкою, (повинна надаватися) можливість часткової зайнятості з оформленням пенсійної пенсії.

Працівники "вільних професій", раніше самостійно вирішуючи питання пенсійного забезпечення в рамках власних фондів, тепер також повинні (будуть) охоплені обов'язковим страхуванням. Розробники

Реформи при цьому виходили з того, що багато "самостійних" насправді є просто найнятими або надомними робітниками. Загальна чисельність таких нових платників може орієнтовно скласти чотири мільйони.

Збільшення чисельності платників дозволить знизувати розмір страхового внеску і закласти основу для подальшої підтримки цього рівня в рамках позначених в урядовій програмі.

Що стосується індексації. Індексація 1го рівня пенсійного забезпечення повинна проводитися ТІЛЬКИ залежно від інфляції. 2й рівня автоматично індексується залежно від динаміки заробітної плати і динаміки інвестиційного доходу, що забезпечується відповідним фінансовим інститутом.

Ще одним напрямом Реформи є перебудова організаційної структури пенсійних відомств. Питання полягає в отриманні "нових" перерозподілів "старих" повноважень між Пенсійним Фондом України (ПФУ), Міністерством Праці і соціальної політики, Міністерством фінансів і новою структурою (імовірно, Агентство пенсійного забезпечення – АПО). Найбільш доцільним визнається перенесення центру тяжиння на АПО, потім на ПФУ, тоді як центральним відомствам будуть (повинні бути) доручені особливі випадки, наприклад, робота з пенсіонерами, що живуть за кордоном. Орієнтовний термін реорганізації намічений на 2010 рік.

Таким чином, Україна вибирає переважно ЕВОЛЮЦІЙНИЙ шлях реформування пенсійного забезпечення – вдосконалення існуючої системи. Такий підхід цілком виправданий, інакше суспільство відкине Реформу відразу.

Принцип перерозподілу збережений як надійна і правомірна основа, пристосована під українські умови. Деяке зниження розміру пенсійних виплат пропонується компенсувати самим страхувальником в індивідуальному (і добровільному) порядку.

В цілому запропонована Реформа носить компромісний характер. По-іншому, швидше за все, бути і не може, враховуючи соціальну значущість питання для найширших верств населення.

Правда, успіх Реформи не гарантований, перш за все, з причин політичного характеру. Вже стало традицією, що рішення соціальних питань в самостійній Україні несе на собі печать політичних завдань. І зараз, балансує між тиском населення і вимогами соціально-економічної раціональності, уряд може зірватися "вліво", щоб не втратити популярність, не відштовхнути електорат. Надія лише на те, що Реформа проведеться на довгій висхідній лінії економічної кон'юнктури і це пом'якшить багато проблем, полегшить населенню ухвалення нової системи.

Хоча перерозподільна система, як наголошувалося вище, добре пристосована до української моделі соціального ринкового господарства, вона не відповідає новим викликам XXI століття. Тому еволюційний реформізм буде все більш глибоким і радикальним (але, зрозуміло, без шоків!). Пенсійна реформа в Україні стає ключовим пунктом нового підходу до соціальної політики, витікаючої з принципів субсидіарності і господарського порядку: сильна соціальна політика виявляється

не в тому, щоб державі витратити всі великі засоби на підтримку життєвих зусиль для своїх громадян, а в тому, щоби створити умови, коли громадяни самі можуть забезпечити собі гідне життя.

1. Батаева Б.С. Корпоративная социальная ответственность // Вестник Финансовой академии. – 2007. – №1(41). – С. 91-96. 2. Бриттан С. Капитализм с человеческим лицом. СПб.: Экономическая школа, 1998. – С. 69. 3. Бланд Д. Страховой бизнес и профессионализм // Вестник Финансовой академии. – 1998. – №1(5). – С. 44-50. 4. Доклад о состоянии здравоохранения в Европе в 2002 г. // Европейское региональное бюро ВОЗ. – Копенгаген. – 2003. – 165 с. 2. 5. Доклад о состоянии здравоохранения в мире в 2000 г. // Системы здравоохранения: улучшение деятельности. Женева, Всемирная организация здравоохранения, 2000; Determinants of the burden of disease in the European Union. Stockholm, National Institute of Public Health, 1997 (F-series No. 24); European Regional Consultation on the Introduction of Second-Generation HIV Surveillance Guidelines. Copenhagen, WHO Regional Office for Europe, 2001 (document EUR/01/5026722). 6. Доклад о состоянии здравоохранения в Европе в 2002 г. // Европейское региональное бюро ВОЗ. – Копенгаген. – 2003. – 165 с. 7. Перегудов С. Социальная ответственность бизнеса и корпоративное гражданство // Мировая экономика и международные отношения. 2005. - № 11.

Надійшла до редколегії: 15.12.2008

К.О. Лібіх, асист.

ВДОСКОНАЛЕННЯ ЗАКОНОДАВЧОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ ВІДПОВІДНО ДО НОРМ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА

У статті проаналізовані проблеми розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні, що потребують вирішення на законодавчому рівні, обґрунтована необхідність і запропоновані пропозиції стосовно вдосконалення законодавчого забезпечення даного виду страхування в нашій країні з урахуванням досвіду та існуючих законодавчо-правових норм країн-членів Міжнародної системи страхування "Зелена картка"

The problems of development of vehicles owners' civil liability insurance in Ukraine which are needed to be decided on the legislative basis are analyzed. The necessity and suggestions about the improvement of the legislative basis of this kind of insurance in our country taking into account the experience and the present day legislative norms of the countries-members of the International insurance system "Green card" are grounded.

Україна поєднана з Європою не лише територіально, а й соціально-економічними відносинами, спільною історією та традиціями. До того ж, через територію нашої країни пролягає значна кількість транзитних шляхів у різних напрямках, до багатьох країн Європи й Азії. За даними англійського інституту "Rendell" за рівнем транзитності України посідає перше місце в Європі [1, с. 345].

Як відомо, з 2005 р. Україна визнана повним членом Міжнародної системи автострахування "Зелена картка". З одного боку, це є значним досягненням для нашої країни і для вітчизняного страхового ринку, оскільки зробило нас рівноправними у відносинах з європейськими країнами у сфері автотранспортного страхування. Однак з іншого боку, це накладає на Україну серйозну відповідальність перед іншими членами системи щодо створення в країні необхідних передумов і гарантій здійснення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів. З метою створення таких гарантій в Україні законодавчо запроваджене обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; створене та функціонує Моторне (транспортне) страхове бюро України (далі – МТСБУ), яке виступає гарантом відшкодування шкоди за внутрішніми та міжнародними договорами страхування; понад 80 вітчизняних страховиків здійснюють укладання договорів такого страхування. Проте цілий ряд проблем залишається невирішеним, що значно стримує розвиток страхування цивільної відповідальності автовласників в Україні. При порівнянні норм вітчизняного і міжнародного права у даній сфері стає очевидною суперечливість і невідповідність

численних позицій. Зважаючи на значно більший досвід проведення даного виду страхування в країнах Європейського Союзу, які становлять більшість у Міжнародній системі "Зелена картка", а також на еволюцію і давні традиції європейського цивільного і страхового права, можна зробити висновок про необхідність і доцільність вдосконалення вітчизняного законодавства у сфері страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів з урахуванням багаторічних напрацювань і здобутків міжнародного страхового права.

Дослідженням проблем розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні займалося багато вітчизняних науковців і практиків, зокрема, В.Д. Базилевич, Я.П. Шумелда, І.С. Іванюк, О.Ф. Філонюк, О.М. Залетов та інші. У своїх працях вони неодноразово відзначали важливість і необхідність вдосконалення національного законодавства щодо обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів, враховуючи існуючі міжнародні норми права, які регулюють проведення даного виду страхування, а також досвід європейських країн. Проте зважаючи на серйозність та багатоплановість даної проблеми, а також з огляду на її незаперечну актуальність, вона потребує подальшого дослідження.

На наш погляд, необхідність і можливі шляхи вдосконалення вітчизняного законодавства щодо страхування цивільної відповідальності автовласників доцільно розглянути в таких чотирьох аспектах:

1) загальні умови проведення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні;