

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;

2) умови та порядок відшкодування шкоди третім особам;

3) умови забезпечення платоспроможності страховиків та контроль за їх дотриманням;

4) вітчизняне страхове законодавство як органічна складова європейського страхового законодавства.

Що стосується в цілому здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні, то, на жаль, можна стверджувати, що на сьогоднішній день воно є незадовільним і викликає значні занепокоєння в інших країн-членів системи "Зелена картка". Основне місце тут займають проблеми існування в Україні значної кількості незастрахованих автовласників, а також низькі ліміти відповідальності страховиків за договорами обов'язкового страхування. Це, в свою чергу, призводить до того, що ані вітчизняні, ані іноземні особи, які перебувають на території України, не в змозі відчути себе повною мірою фінансово і соціально захищеними від можливих наслідків дорожньо-транспортних випадків. У зв'язку з цим постає необхідність ужорсточення контролю за наявністю полісів обов'язкового страхування в автовласників та перегляду розмірів мінімальних лімітів відповідальності страховиків.

Порівнюючи мінімальні ліміти відповідальності, встановлені ст. 9 Закону України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" [2], з аналогічними показниками країн міжнародної системи "Зелена картка", на жаль, ми констатуємо, що в Україні їхні розміри є найнижчими серед усіх країн-членів системи. Враховуючи те, що середнє по цих країнах значення ліміту відповідальності за майнові збитки становить 4 403 771 євро; за збитки життя, здоров'ю потерпілих – 5 286 878 євро, а також беручи до уваги рекомендації 5-ї Директиви ЄС від 11 травня 2005 р., в якій зазначено, що до 2010 р. країни-члени ЄС мають підвищити мінімальну суму страхового покриття за збитки життя, здоров'ю до 1 млн. євро на одну особу і до 5 млн. євро за одним страховим випадком [3], Україні необхідно розробити план щодо поступового підвищення мінімальних лімітів відповідальності з відповідними внесеннями змін до вітчизняного законодавства. На нашу думку, на сьогоднішній день розумний і адекватний розмір мінімального ліміту відповідальності за майнові збитки – еквівалент 100 тис. євро, за збитки життя, здоров'ю – 500 тис. євро. Для порівняння наведемо аналогічні показники сусідніх країн: у Румунії вони становлять відповідно 100 тис. євро і 500 тис. євро, в Угорщині – 2 млн. євро і 5 млн. євро. Крім того, з метою вирішення проблеми спекуляцій з боку страховальників, які укладають договори страхування з мінімальним строком дії для реєстрації транспортних засобів та проходження техогляду, результатом чого є значна кількість незабезпечених транспортних засобів на дорогах, необхідно збільшити мінімальний строк дії договорів внутрішнього страхування. З огляду на те, що у значної частини автовласників експлуатація транспортних засобів носить сезонний характер (переважно літні місяці, або за виключенням зимового періоду), ми вважаємо, що мінімальний строк дії договорів внутрішнього страхування має бути три місяці для транспортних засобів, зареєстрованих в Україні, а для іноземних транспортних засобів при страхуванні у пунктах пропуску через державний кордон – 15 днів.

Як показала практика, наявність трьох типів договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності автовласників є не виправданою і лише ускладнює розрахунки страхової премії, розуміння страховальниками умов страхування, ведення обліку

договорів і відповідну систематизацію даних, а також іноді є причиною невідповідності між сплаченою страховою премією і зобов'язаннями страховика. Така ситуація у подальшому може негативно відобразитись на рівні виплат і платоспроможності страховика. На нашу думку, враховуючи міжнародну практику, доцільно встановити єдиний тип договору внутрішнього обов'язкового страхування, який передбачатиме страхування відповідальності будь-якої особи, або визначеного переліку осіб, які на законних підставах можуть управляти транспортним засобом, зазначеним у договорі страхування (за нормою вітчизняного законодавства – "забезпеченим транспортним засобом").

Порядок і умови проведення відшкодування шкоди потерпілим особам також потребують доопрацювання і якнайшвидшого внесення відповідних змін до законодавства. Слід зазначити, що такі зміни стосуються не лише нормативних актів, які мають безпосереднє відношення до страхування відповідальності автовласників. Вони мають стосуватися також реформування судової системи та вдосконалення цивільного законодавства. Сьогодні суди переважені розглядом цивільних справ, у тому числі позовів незадоволених страховальників на страховиків з приводу відшкодування шкоди потерпілим особам. Вирішення даної проблеми, зокрема, може стати позасудове врегулювання страхових скарг через омбудсмена – інституту незалежного арбітра.

Потребує правового вирішення питання "прямого врегулювання збитків", коли потерпіла особа може отримати компенсацію за пошкодження транспортного засобу не за договором обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, а за договором КАСКО. На сьогоднішній день немає законодавчо встановленого чіткого механізму прямого врегулювання збитків, особливо щодо того, як відбувається компенсація страховику, який виплатив відшкодування за договором КАСКО, іншим страховиком, який уклав договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності зі страховальником-винуватцем ДТП. В Росії взагалі закон визначає пряме врегулювання збитків як відшкодування шкоди майну потерпілого, яке здійснюється страховиком, що уклав із потерпілою особою договір обов'язкового страхування цивільної відповідальності автовласника [4]. В свою чергу страховик, який має договір обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності з винною особою, зобов'язаний сплатити йому суму виплаченого страхового відшкодування відповідно до угоди про пряме врегулювання збитків. З огляду на те, що в Україні дане питання законодавчо не врегульоване, а вітчизняна судова практика його розглядає неоднозначно, доцільно було б внести до Закону України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" відповідні доповнення про пряме врегулювання збитків, передбачивши можливість отримання компенсації як за шкоду майну, так і за шкоду життя, здоров'ю потерпілими особами від страховиків, з якими вони мають укладені договори КАСКО, медичного страхування тощо, а також обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності, з подальшою компенсацією виплаченого відшкодування страховику, який його здійснив, страховиком, який має укладений договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності автовласника з винною особою.

Що стосується безпосередньо врегулювання збитків за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту, то, на наш погляд, в першу чергу потребують правового вирішення проблеми щодо відшкодування

шкоди життю/здоров'ю потерпілих, а також моральної шкоди. Окрім того, що розмір страхових виплат за такими різновидами шкоди, як правило, є дуже незначними, одержувач виплат ще має чекати на відповідне судове рішення. За цих обставин потребує термінового вдосконалення механізм врегулювання збитків зі страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів і введення законодавчої норми про те, що у випадку отримання потерпілим тілесних ушкоджень чи його загибелі страхове відшкодування повинно виплачуватися без рішення суду. На жаль, поки що таке положення існує лише у вигляді рекомендації з боку МТСБУ, до якої страховики з різних причин неохоче прислухаються.

В той час як у розвинених країнах значна частина страхових виплат передбачає компенсацію нематеріальних збитків, у тому числі моральної шкоди, в Україні ці обсяги залишаються мізерними. Тому ми вважаємо за доцільне дозволити законом здійснювати компенсацію за моральну шкоду не в межах 5% ліміту відповідальності за шкоду життю/здоров'ю потерпілих, а в межах всього ліміту, що на сьогоднішній день становить 51000 грн. Страхове відшкодування за нематеріальні збитки (більш і страждання) повинно виплачуватися як особі, яка безпосередньо зазнала таких збитків, на підставі її власного права, так і близьким родичам потерпілої особи, а саме: неповнолітнім дітям у разі втрати одного чи обох батьків; батькам, які втратили єдину дитину; людині похилого віку у разі втрати чоловіка/дружини. Слід зазначити, що суми відшкодування за моральну шкоду дуже відрізняються в країнах Європи. Для Центральноевропейських країн звичайною є практика виплати нематеріального відшкодування в межах 2000 – 4000 євро [5]. Зауважимо, що такі виплати відбуваються без судового рішення, більш високі суми виплачуються на підставі рішення суду. Але варто пам'ятати, що страховикам бажано домовлятися про суму виплати з потерпілою стороною, оскільки суди присуджують зазвичай набагато вищі суми відшкодувань.

Більш цивілізованому здійсненню врегулювання збитків сприятиме застосування страховиками, аварійними комісарами та працівниками правоохоронних органів вітчизняного аналога "європейського протоколу" – стандартизованого документа, що використовується в країнах-членах системи "Зелена картка" при зборі первинної інформації про дорожньо-транспортний випадок і його учасників. Оскільки форма протоколу запатентована, МТСБУ має отримати дозвіл на його впровадження в Україні, але крім цього, на нашу думку, доцільно нормативним актом встановити обов'язковість і основні умови його застосування. На сьогоднішній день приблизна форма протоколу використовується лише деякими страховиками.

У багатьох країнах Європи поширена практика залучення до врегулювання збитків компаній з врегулювання збитків, які спеціалізуються виключно на цьому виді діяльності та виконують його за винагороду від страховиків. На сьогоднішній день в Україні немає жодної такої компанії. Для того, щоб у перспективі мати можливість щодо впровадження такого досвіду в нашій країні, перш за все потрібно внести зміни у вітчизняне страхове законодавство. Компанії з врегулювання збитків здатні не лише виконувати технічну роль визначення і проведення виплат страхових відшкодувань, а й можуть відповідати також за формування та поповнення резервів збитків, у тому числі таких довгострокових резервів, які призначені для відшкодування шкоди життю/здоров'ю потерпілих (ануїтетних виплат).

Важливим аспектом, який також потребує законодавчого вдосконалення, є забезпечення страховиками

платоспроможності, адже від цього залежить здатність страхової компанії вчасно і в повному обсязі відповідати за страховими зобов'язаннями перед кожним клієнтом, зберігаючи при цьому припустимий рівень збитковості. Однією з умов забезпечення платоспроможності страховика є достатність його страхових резервів, основа для наповнення яких закладена в страховому тарифі. Обов'язковий характер і деякі інші особливості даного виду страхування є причиною того, що базові тарифи як для внутрішнього, так і для міжнародного страхування встановлені законодавством і є однаковим для всіх страховиків по всій території України. Очевидним є той факт, що базовий тариф з внутрішнього страхування в умовах нинішньої інфляції, росту цін та існуючого демпінгу на страховому ринку втрачає своє економічне значення. За таких умов базовий тариф потребує перегляду відповідно до існуючої ситуації. Посиленню платоспроможності та фінансової надійності вітчизняних страховиків повинно також сприяти удосконалення умов ліцензування страхових компаній, що відображатиме реальну картину стосовно обсягу та джерел фінансування їх чистих активів. Необхідно також посилювати контроль за фінансовою звітністю страховиків, у тому числі з боку МТСБУ, яке має своєчасно виявляти негативні зміни фінансових показників, оперативно реагувати на загрозові ситуації, намагатися їх попередити чи вирішити спільними зусиллями.

Що стосується перспектив членства України в Міжнародній системі "Зелена картка", то першочерговим завданням, яке сьогодні стоїть перед нашою державою, є скорочення кількості незастрахованих автовласників. В той час як в середньому в країнах Європи їх частка не перевищує 2%, в Україні на сьогоднішній день вона становить близько 60%. Інша проблема – страхове шахрайство, яке набуло в нашій країні масового характеру і тому потребує розробки та впровадження ефективних заходів боротьби з ним. Значно сприятиме вирішенню даних проблем єдина Централізована база даних, створена при МТСБУ, яка вже тривалий час перебуває на стадії розробки та впровадження. Використання Централізованої бази даних страховиками, МТСБУ, правоохоронними органами разом із здійсненням заходів щодо зниження аварійності та підвищення безпеки дорожнього руху значно сприятиме зниженню обсягів страхових виплат, що також має позитивно вплинути на зміцнення фінансових позицій страховиків і в цілому ринку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів.

Отже, основними напрямками вдосконалення законодавчого забезпечення умов проведення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні з метою адаптації до норм міжнародного права є:

1) вдосконалення законодавчо-правових норм, які стосуються загальних умов проведення даного виду страхування в Україні;

2) підвищення мінімальних лімітів відповідальності страховиків та перегляд і затвердження нового базового тарифу з обов'язкового внутрішнього страхування;

3) реформування судової системи, поширення практики позасудового врегулювання претензій потерпілих осіб і страхувальників;

4) удосконалення умов ліцензування страховиків та посилення контролю за їх платоспроможністю;

5) створення законодавчо-правових передумов функціонування в Україні компаній з врегулювання збитків та сприяння широкому застосуванню "європейського протоколу" у практиці врегулювання збитків.

Звичайно, перелік необхідних законодавчих змін можна і далі продовжувати й уточнювати. Але головним

завданням для України має стати вироблення єдиних умов щодо відшкодування шкоди потерпілим на території країни та за її межами. У майбутньому слід очікувати уніфікації основоположних умов і принципів проведення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів серед країн системи "Зелена картка". Україна має долучитися до цього процесу та створити всі необхідні законодавчо-правові передумови для його успішної реалізації.

1. Філонюк А.Ф., Залетов О.М. Страхування індустрія України: стратегія розвитку. – К.: Международная агенция "БИЗОН", 2008. – 448 с.  
2. Закон України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" № 1961-IV від 1.06.2004 р. 3. 5-та Директива ЄС від 11.05.2005 р. / (інтернет ресурс) [http://www.mtsbu.kiev.ua/files/5th\\_Directive\\_eng.pdf](http://www.mtsbu.kiev.ua/files/5th_Directive_eng.pdf) 4. Федеральный Закон России об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств №40-ФЗ от 3.04.2002 г. 5. Рекомендації проекту TACIS "Підтримка страхового сектору". – МТСБУ, 2007.

Надійшла до редколегії: 2.12.2008

О.Л. Ольховська, асп.

## НАЦІОНАЛЬНИЙ СТРАХОВИЙ РИНОК В ГЛОБАЛЬНИХ УМОВАХ РОЗВИТКУ

Визначено особливості національного страхового ринку в умовах глобалізації.

*The features of national insurance market under globalization are certain/*

Страхова діяльність – один з найприбутковіших видів бізнесу. У розвинутих країнах вона займає один з важливих секторів національної економіки й забезпечує 8–12% ВВП. Акумуляовані через страхування кошти є джерелом інвестицій в національну економіку цих країн, причому в багатьох з них відповідними законами закріплені принципи використання страхових ресурсів переважно для інвестування економіки [1].

Світовий страховий ринок є одним з елементів в системі міжнародних економічних відносин. Процеси інтеграції, концентрації і глобалізації, що активно проходять в світовій економіці з середини 80-х років минулого століття, вплинули на якісні і кількісні параметри світового страхового ринку, змінили його структуру, систему міжнародної торгівлі страховими послугами, державного регулювання страхової діяльності в рамках національних економік і регіональних угод, стали найважливішим чинником міжнародної інтеграції.

Головною ознакою розвитку світового господарства протягом останніх років є глобалізація. Основою глобалізації виступає рух капіталу. Отже, страховий ринок як невід'ємна складова фінансового ринку країни зазнає глобалізаційних впливів одним із найперших. Він чутливо реагує на зміни у світовому економічному середовищі й відбиває основні тенденції, які притаманні формуванню нового глобального страхового простору.

Найважливішою серед таких тенденцій є капіталізація та концентрація страхового (перестрахового) капіталу, що проявляється в масових злиттях і придбаннях страхових та перестрахових товариств. Це дуже важливо, оскільки капітал страхових компаній створює підґрунтя і умови подальшого розвитку ринку страхових послуг у кількісному та якісному напрямках. Галузева специфіка обумовлює склад і структуру капіталу страхової компанії – він переважно виступає у грошовій формі [2].

Трансформаційні зрушення, що відбуваються в Україні, зумовлюють швидке зростання ринку страхових послуг. Глобалізаційні процеси призводять до збільшення числа іноземних страховиків на українському ринку, що є одним із самих яскравих показників глобалізації.

Сучасний стан та процеси розвитку страхового ринку в Україні показують, що цей сегмент ринкової економіки має певні позитивні перспективи формування подальшого вдосконалення структури і інфраструктури. Однак, є ряд факторів, що уповільнюють розвиток страхового ринку, а саме: фінансово-економічна нестабільність у країні; недосконалість страхового законодавства; відсутність чіткої ціленаправленої державної політики у сфері розвитку страхування; низька страхова культура населення; відсутність надійних схем інвестування.

Процеси концентрації, інтеграції та глобалізації, що активізуються у світовій економіці з середини 80-х років, не

можуть не впливати на якісні та кількісні параметри розвитку вітчизняного страхового ринку, змінюючи його структуру, систему страхових послуг, механізми державного регулювання страхової діяльності, адаптуючи до міжнародних стандартів. Процес глобалізації сприяє посиленню зв'язків не тільки між страховими компаніями, але й між об'єднаннями страховиків різних країн. Нині на страховому ринку України відбувається концентрація капіталів. Цей процес відображається у поєднанні страхових компаній, формуванні транснаціональних страхових та перестрахових організацій, збільшенні статутних фондів, об'єднанні та співробітництві банківського та страхового капіталу.

Таким чином, у процесі глобалізації світового страхування розвиток страхового ринку України може відбуватися шляхом орієнтації страхової політики на підвищення конкурентоспроможності національної страхової системи за рахунок економічної стабілізації країни; наближення страхового законодавства України до норм та принципів Європейського Союзу; сталості фінансового середовища господарюючих суб'єктів та населення – потенційних страхувальників; розвитку законодавчої бази страхування; залучення інвестицій у галузь страхування; підвищення страхової культури населення.

На сьогодні самою розповсюдженою у міжнародному бізнесі стратегією росту компанії є глобалізація. Глобалізація страхової галузі направлена на реалізацію вимог конкуренції та пошуку нових форм локалізації економічної діяльності, мета якої – отримання додаткових переваг та вигід, а також закріплення на нових ринках.

Ефективне функціонування ринку страхових послуг є одним з внутрішньосистемних факторів поступового розвитку вітчизняної економіки. Аналіз глобалізаційних процесів показав, що слабкість ринку страхових послуг в Україні сприяє асиметричному характеру його розвитку у порівнянні зі світовим ринком страхування.

Як зазначалося вище, ринок фінансових послуг, в тому числі і страховий ринок, в Україні розвивається під впливом євроінтеграційних процесів. Глобальною задачею є підвищення конкурентоздатності на ринку. Перехід до інтенсивного розвитку фінансових послуг обумовлює необхідність більш широкого використання інформаційних технологій, які є важливим чинником ефективного розвитку бізнесу учасників ринку.

1. Телічко Н. А. Становлення та розвиток страхового ринку України / Н. А. Телічко, М. В. Серєбрянська // Економічний вісник Донбасу. Науковий журнал. – 2008. – №3(13). – С. 2–8. 2. Капіталізація страхового ринку України як прояв процесів глобалізації [Електронний ресурс] / Ольга Гаманкова // Економічний Часопис-XXI – 2006. – №5–6. – Режим доступу до статті: <http://www.soskin.info/ea.php?pokazoid=20060509&n=5-6&y=2006>.

Надійшла до редколегії: 1.12.2008