

получение кредита, увеличивают суммы кредита и сроки кредитования, смягчают свои требования к заемщикам и приобретаемой недвижимости, повышают уровень сервиса при оформлении, выдаче и обслуживании кредита. До минимальных сроков сократился срок рассмотрения заявки на получение ипотечного кредита. Дальнейшая оптимизация (с одной стороны улучшение, а с другой стороны жесткое установление научно-обоснованных границ параметров) условий ипотечного кредитования в России по сравнению с другими странами мира позволит удержать внутри страны элитных потенциальных ипотечных заемщиков. Все эти мероприятия Российских банков в совокупности с их продуманными эффективными мерами по нейтрализации существующего кредитного риска позволят более рационально организовать работу кредиторов по ипотечному кредитованию покупки жилой недвижимости в России.

Изучение современного опыта ипотечного кредитования в России, в странах Восточной Европы, Балтии, Турции, его реализация в условиях экономики Украины позволит, с одной стороны, решить одну из важнейших социальных проблем украинских граждан – обеспечение собственным жильем, а также улучшение жилищных стандартов граждан Украины, а с другой стороны, сделать более эффективной кредитную деятельность украинских коммерческих банков.

#### Источники и литература:

1. Ипотека 2011: правила игры меняются : [Электронный ресурс] / Аналитический Центр компании «Русипотека». – Режим доступа : <http://www.ipocredit.ru/analytics/10167966/>
2. Кому чаще всего отказывают в ипотечном кредите : [Электронный ресурс] // Новости, 2011 г. – Режим доступа : <http://reality.mail.ru/news/8526.html>
3. Утверждена стратегия развития АИЖК на 2011-2020 годы : [Электронный ресурс] // Новости, 2011 г. – Режим доступа : [http://www.ipocredit.ru/news/01\\_07\\_2011/10297571](http://www.ipocredit.ru/news/01_07_2011/10297571)
4. Ипотечные условия 5 стран Восточной Европы. Где лучше? : [Электронный ресурс] // Публикации, 2011 г. – Режим доступа : <http://www.ipocredit.ru/analytics/9416791/>

Лозневий П.А.

УДК 368.86

## МОНІТОРИНГ АДЕКВАТНОСТІ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРАХОВОГО ЗАХИСТУ МАЙНОВИХ ІНТЕРЕСІВ ГРОМАДЯН В СФЕРІ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ АВТОЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

**Актуальність теми.** Взаємозалежність учасників дорожнього руху - водіїв, пасажирів, пішоходів від наслідків руйнівних подій при використанні автомобіля як джерела підвищеної небезпеки є відмітною ознакою обов'язкового страхування авто цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Нині воно перетворилося в універсальний й достатньо ефективний інструмент, створений людством для захисту майнових інтересів страхувальників та забезпечення відшкодування шкоди потерпілим в дорожньо-транспортних пригодах. Без нього не можливе міждержавне наземне переміщення транспорту, товарів, капіталу та людей. У переважній більшості промислових розвинених країн Європи, Скандинавії, Прибалтики, Північної Африки та Близького Сходу страховий поліс став невід'ємним атрибутом майже кожного власника, володільця транспортного засобу. Загальне охоплення автоцивільною відповідальністю автовласників в означених регіонах сягає 85- 98% [1, с.2]

Усе більш очевидною стає потреба в такому страховому захисті і учасників дорожнього руху в Україні. Якщо до 2005 року лише 15-17% ризиків, пов'язаних із експлуатацією наземних транспортних засобів були застраховані через механізм обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів, то після 2005 року – з часу вступу в дію Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» - динамічно зріс з 30% ( в 2006 році) до майже 87% (в 2011 році). [2, с. 5]

Водночас, в умовах економічної рецесії, нестабільності національної грошової одиниці, помітного зниження національного економічного потенціалу, обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів будучи де-юре обов'язковою умовою експлуатації наземних транспортних засобів на автошляхах загального користування, де-факто перебуває в постійних дискусіях щодо особливостей його провадження, ємності страхового ринку означеного виду страхування, адекватності тарифної політики та лімітів відповідальності страховиків, моніторингу фінансового забезпечення, гарантій та регламенту відшкодування заподіяних збитків, тощо.

**Постановка проблеми.** Метою статті є формування методологічного інструментарію щодо забезпечення МТСБУ\* - саморегулювальною організацією страховиків, які здійснюють провадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, якості моніторингу адекватного формування фінансового забезпечення означеного виду страхування.

**Метою дослідження** є моніторинг адекватності формування фінансового забезпечення страхового захисту майнових інтересів громадян в сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

**МОНІТОРИНГ АДЕКВАТНОСТІ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРАХОВОГО ЗАХИСТУ МАЙНОВИХ ІНТЕРЕСІВ ГРОМАДЯН В СФЕРІ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ АВТОЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ**

**Виклад основного матеріалу.** Будучи особливою сферою економічних відносин між страхувальниками, страховиками, страховими посередниками та перестраховиками провадження обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності забезпечується як за рахунок фінансових ресурсів безпосередньо страховиків відповідальності, так і за рахунок коштів централізованих страхових резервних фондів, створених на солідарній основі такими страховиками.

У зв'язку з цим, обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів можна також розглядати і як окремих сегмент грошових відносин, пов'язаних з купівлею-продажем обов'язкової страхової послуги і з формуванням та розподілом на цій основі страхових резервів страховика та централізованих резервних фондів Моторного (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ) – фонду захисту потерпілих та фонду страхових гарантій. Джерелом їх формування є одноразові гарантійні внески та щомісячні відрахування страховиків-членів МТСБУ в порядку та розмірах, визначених законодавством і обліковуються у складі активів страховиків.

Об'єктивною умовою існування даного сегменту грошових відносин є необхідність забезпечення ефективного механізму страхового захисту майнових інтересів страхувальників та відшкодування шкоди потерпілим в дорожньо-транспортних пригодах.

Автотранспортні пригоди на автошляхах світу щорічно забирають понад 1 300 000 життів, майже 50 млн. людей отримують травми, які часто приводять до інвалідності.

Україна за рівнем смертності в ДТП займає п'яте місце в Європі. Щорічно в Україні відбувається майже 200 000 ДТП, 26 000 з яких – з тілесними ушкодженнями.

У 2011 році в аваріях загинуло 4 831 осіб, травмовано 37 875 особи. Кожна третя особа, яка загинула – молода людина у віці 29 років. Щорічні втрати української економіки від ДТП сягають понад \$ 5 млрд. [3, с. 2].

В результаті таких непередбачуваних подій постає питання про джерело відшкодування заподіяних збитків. Фактично можливі два варіанти. Перший оснований на індивідуальній відповідальності винуватця дорожньо-транспортної пригоди і полягає в тому, що ці збитки покриваються за рахунок власних його доходів, власного сімейного бюджету. Це ризикована, дорога і нерациональна форма. Дорога тому, що кожний суб'єкт – учасник дорожнього руху повинен заздалегідь передбачати (що практично не можливо) подібні витрати коштів, а отже зарезервувати достатню кількість грошей для покриття таких можливих збитків, що безумовно зменшує його фінансові можливості. Нерациональна тому, що вона обумовлює в масштабах суспільства вилучення з обігу значних фінансових ресурсів. Тому сфера так званого самострахування обмежена мінімальними потребами і виражається насамперед у створенні фінансових резервів як суб'єктами господарювання, так і певного резервування коштів пересічними громадянами - власниками та володільцями транспортних засобів.

Другий варіант, найбільш раціональний та практичний в багатьох аспектах, полягає в перекладені таких проблем на "плечі" страхових компаній, шляхом укладення внутрішніх та міжнародних договорів обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності, надійність яких забезпечена формуванням цільових фінансових ресурсів, призначених як для відшкодування збитків за такими договорами страхування, так і з метою здійснення відповідних регламентних виплат та компенсацій. Тобто даний варіант базується на змішаній основі – індивідуальній та колективній (солідарній) формах фінансової відповідальності страховиків. Колективна відповідальність передбачає відшкодування витрат за рахунок коштів, акумульованих в окремі фонди – централізований фонд захисту потерпілих та централізований фонд страхових гарантій. Причому, страхова відповідальність за рахунок таких фондів обмежена певними подіями, адже такі колективні фінанси призначені лише для забезпечення гарантійних функцій колективного об'єднання страховиків - МТСБУ, яке не укладає договори страхування. Відшкодування збитків, регламентні виплати потерпілим та компенсації витрат на врегулювання страхових випадків з цих фондів проводяться на підставі заяв потерпілих та/або їх уповноважених, дебет-нот іноземних (вимог) бюро та/або від призначених ними врегулювальників, та/або гарантійних вимог згідно із Процедурними правилами – угодами, укладеними МТСБУ з повноваженими організаціями країн-членів міжнародної системи автострахування «Зелена Картка», а також відповідно до чинного законодавства, нормативно-правових актів МТСБУ.

Як засвідчила практика запровадження та здійснення обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності створення таких страхових централізованих резервних фондів є найбільш доцільною, економною та ефективною формою фінансового забезпечення фактичних та ймовірних ризиків, пов'язаних з експлуатацією наземних транспортних засобів як джерела підвищеної небезпеки. З одного боку, наявність централізованих коштів дає високі гарантії відшкодування збитків, з іншого - дозволяє ефективно використовувати тимчасово вільні кошти на фінансовому ринку з метою отримання інвестиційного доходу. Такий дохід не лише виступає додатковим фінансовим джерелом страховика, а й серйозним регуляторним інструментом МТСБУ у стосунках з кожним своїм членом. У разі підписання Президентом України, прийнятого Верховною Радою 15.03.2012 року Закону України «Про деякі зміни до законодавчих актів, що регулюють обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» ще більш посилить значимість такого регуляторного інструменту з боку МТСБУ шляхом акумулювання додаткових коштів у розмірі понад 35% від загальної суми нарахованих страхових премій у вигляді нового резервного фонду страховиків-членів МТСБУ

З часу набрання чинності Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» страховики-члени МТСБУ відшкодували збитки, заподіяні майну, життю та здоров'ю потерпілих на загальну суму понад 3,2 млрд. грн., з якої майже 5% за страховиків, в яких виникли серйозні фінансові проблеми [4, с. 4].

Понад п'ятнадцятирічний досвід провадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів засвідчує, що фінансові проблеми членів Бюро, навіть не системного характеру, в умовах солідарної відповідальності учасників ринку, можуть завдати непоправимої шкоди безпосередньо як усьому ринку означеного виду страхування, призвести до припинення комерційної діяльності майже всіх його суб'єктів, так і опосередковано – окремим його складовим, зокрема централізованому фонду захисту потерпілих. Ось чому, відсутність або низький рівень фінансової стійкості страховика є аксіомою забезпечення стабільності, життєдіяльності і сталого розвитку ринку послуг з означеного виду страхування.

З огляду на конструктивізм різноманітних поглядів теоретиків та практиків на фінансову стійкість страховика, останню слід сприймати як здатність страховика за рахунок наявних власних ресурсів і перестраховування безперервно та ефективно забезпечити процес реалізації страхових послуг, своєчасно та в повному обсязі виконувати прийняті фінансові зобов'язання протягом часу їх існування за договорами страхування незалежно від сили негативного впливу зовнішніх і внутрішніх обставин, змін економічної ситуації. Лише форс-мажорні обставини непереборної сили є об'єктивним чинником, який може не заплановано зупинити діяльність страховика.

За результатами провадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів рівень врегулювання (частка суми страхових відшкодувань та регламентних виплат в загальній сумі нарахованих страхових премій) в 2010 – 2011 роках склав 44-45% відповідно ( в європейських країнах він коливається в межах 55 - 60%). Тобто, менша половина отриманих страхових премій була спрямована страховиками безпосередньо на сплату страхового відшкодування. Дана обставина стала причиною не обґрунтованого твердження, що страховики-члени МТСБУ отримують надприбутки від провадження означеного виду страхування. Таке хибне твердження породжене, насамперед, нерозумінням відмінностей між «збитковістю» та «фактичними витратами страховика на провадження страхування».

Окрім фактичних витрат, пов'язаних із виконанням фінансових зобов'язань за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, слід також враховувати інші витрати та відрахування страховиків при здійсненні означеного виду страхування. Насамперед йдеться про адміністративні витрати. Нині вони фактично складають майже 28% і являють собою:

- 10-15% з нормативних 20% на ведення справ страхові компанії відповідно до нормативних актів МТСБУ сплачують фізичним та юридичним особам - страховим посередникам (агентам) за посередництво;
- решту 5-10% від нормативних 20% на ведення справ страхові компанії витрачають саме на ведення справ, розвиток матеріальної бази, на рекламу, навчання та перепідготовку менеджерів, спеціалістів тощо;
- 3% складають податки з отриманих страхових премій;
- 3% сплачуються як регламентні внески страховиків до централізованого гарантійного фонду захисту потерпілих (ФЗП) з кожного укладеного внутрішнього договору страхування;
- 1% спрямовується на регламентні внески страховиків до централізованого фонду попереджувальних заходів,
- близько 1% іде на сплату членських внесків до фонду фінансування Бюро як гаранта провадження обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності, на утримання ЦБД, розробку та впровадження інноваційних проєктів, тощо.

Крім того, відповідно до нормативно-правових актів, страховики в обов'язковому порядку мають формувати відповідні резерви за ризиками, які відомі і заявлені, але виплати ще не здійснені, за ризиками, що відбулися, але не заявлені, а також за ймовірними ризиками, що матимуть місце за договорами термін дії яких ще не завершився. Враховуючи зазначене вище, а також перехідні справи потерпілих з минулих періодів (так звані «хвости») – в нинішніх умовах на цю складову ймовірних витрат припадає приблизно 20% від загального обсягу зібраних страхових премій. Зрозуміло, чим менша кількість перехідних справ з минулих періодів, менші строки і вища якість врегулювання страхових випадків, тим менший обсяг нарахованих страхових премій відволікатиметься на страхові резерви.

Незаперечним є те, що будь-які кошти, вкладені в бізнес мають приносити прибуток. Це – аксіома будь-якого бізнесу, не винятком є і обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Не виступаючи благочинним процесом, його розвиток вимагає постійних грошових вкладень. Нескладний арифметичний підсумок  $[45\%+28\% (10\%+10\% + 3\% +3\% 1\% +1\%) + 20\%]$  засвідчує, що за таких обставин прибуток страховика не перевищує 7% .

В абсолютному вимірі за результатами провадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у 2011 році видатки та доходи страховиків-членів МТСБУ виглядали наступним чином:

Загальний обсяг зібраних страхових премій склав - 2 275, 20 млн. грн.

Загальний обсяг здійснених страхових відшкодувань - 1 023, 84 млн. грн.

Загальний розмір витрат на адміністрування ОСАЦВ - 637, 06 млн. грн.

Обсяг премій, необхідний для зміни розміру технічних страхових резервів - 455, 04 млн. грн.

Таким чином, загальний прибуток 83 страховиків- членів МТСБУ склав 159, 26 млн. грн.

**МОНІТОРИНГ АДЕКВАТНОСТІ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРАХОВОГО  
ЗАХИСТУ МАЙНОВИХ ІНТЕРЕСІВ ГРОМАДЯН В СФЕРІ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ  
АВТОЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ**

За оцінкою експертів МТСБУ при збереженні в 2012 році основних тенденцій, що характеризували провадження означеного виду страхування в 2011 році, подвоєному розмірі лімітів відповідальності страховика за договорами страхування, встановленні більш жорстких вимог до організації бізнес-процесів в членів Бюро, насамперед до укладення договорів страхування та до врегулювання вимог постраждалих осіб внаслідок дорожньо-транспортних пригод:

- частка забезпечених транспортних засобів за внутрішніми договорами обов'язкового страхування складатиме близько 93%;

- загальна кількість вимог потерпілих про страхове відшкодування (із врахуванням перехідних вимог з 2011 року) складатиме не менше 140 тис. штук;

- загальний розмір страхових відшкодувань, здійснених страховиками-членами МТСБУ за такими вимогами може скласти щонайменше 1 млрд. 300 млн. грн., тобто приріст, порівнюючи з 2011 роком, складатиме понад 30%;

- загальний розмір нарахованих страхових премій досягне майже 2, 4 млрд. грн., з яких майже 75% буде спрямовано на виплати страхових відшкодувань потерпілим та на адміністрування означеного виду обов'язкового страхування. За рахунок частини коштів будуть також скориговані страхові резерви, профінансовані заходи, пов'язані з розвитком інформаційних технологій, забезпеченням безпеки дорожнього руху, контролю за наявністю та справжністю страхових документів у водіїв, автовласників і т.і. [4, с. 17].

У 2012 році дуже важливими будуть якісні зміни позицій великих гравців страхового ринку: відмова від погоні за обсягами укладених договорів та нарахованих страхових премій шляхом демпінгу та постійно зростаючого розміру винагороди посередникам на користь збереження фінансової стійкості та доходності бізнесу. В умовах нестабільності та загального погіршення макроекономічної ситуації та зниження споживчої активності населення саме це стане основною тенденцією розвитку ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у поточному, а також у наступному 2013 роках.

Потребує певного переосмислення проблема удосконалення цільового фінансового моніторингу, спрямованого на якісну оцінку фінансового стану членів МТСБУ на відповідну дату та обґрунтованість проведення аудиторської перевірки у страховика із сумнівною репутацією на ринку, що дозволить не лише встановити джерела фінансування ним незаконних знижок страхових тарифів до 35- 55%, а й спрацювати на відповідне упередження по відношенню до такого страховика, звівши до мінімуму загрозові тенденції розвитку ринку автоцивільної відповідальності.

Базові нормативні засади такого моніторингу визначено Порядком моніторингу та оцінки фінансового стану страховиків-членів МТСБУ (із змінами та доповненнями), затвердженими Загальними зборами членів МТСБУ 14 грудня 2010 року. Принциповим моментом в даному документі є обов'язковість проведення фінансового моніторингу.

Визнаючи безумовну методичну та практичну цінність напрацювань щодо формування системи фінансового моніторингу, слід зазначити необхідність удосконалення процедури проведення та підвищення якості такого моніторингу, щоб він не сприймався деякими страховиками як інструмент ділової та конкурентної розвідки в інтересах основних гравців на ринку обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності.

Нині, в рамках МТСБУ як об'єднання страховиків моніторинг все більше стає інструментом управлінського контролю за станом фінансової спроможності кожного члена МТСБУ, адекватного впливу на дистрибуцію бланків страхових документів, упередження можливості наростання боргових зобов'язань страховиків.

Аналіз фінансового стану членів Бюро на основі даних їх фінансового обліку та звітних статистичних відомостей, виявлення відхилень від встановлених стандартів та правил руху грошових коштів все більше сприймається страховиками як регулятивна функція їх об'єднання з метою оцінки стратегії сталого розвитку усіх його членів, стає предметним важелем запобігання виникненню неефективних витрат, або взагалі – втрат фінансових ресурсів, отриманих від означеного виду страхування. Провідним елементом даного процесу, який унормований відповідними документами та прийнятими управлінськими рішеннями, є спостереження з боку МТСБУ за дотриманням страховиками вимог щодо фінансового забезпечення провадження та перестраховання ОСЦПВВНТЗ, вчасного та якісного виконання взятих на себе фінансових зобов'язань за укладеними договорами обов'язкового страхування, формування відповідних резервів.

На основі проведених розрахунків фактичних фінансових показників членів МТСБУ, згідно з методикою, розробленою фахівцями МТСБУ, страховики розподілилися за чотири групи ризику.

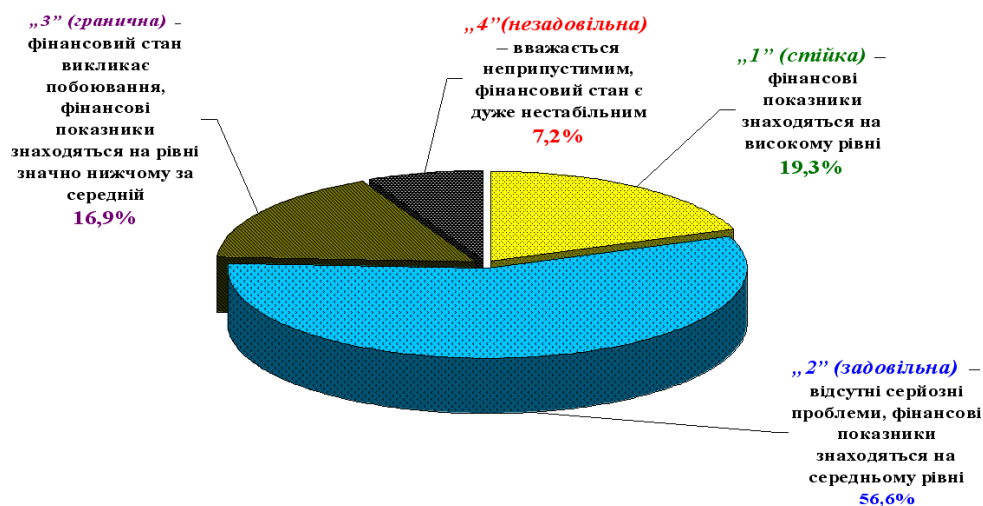


Рис. 1. Розподіл страховиків за групами ризику на основі проведених розрахунків фактичних фінансових показників діяльності страховиків-членів МТСБУ за 9 місяці 2011 року [4, с. 15].

Як засвідчує рисунок 1 до першої групи (стійка) увійшли страховики, фінансові показники яких знаходяться на належному рівні; до другої групи (задовільна) увійшли страховики, фінансові показники яких знаходяться на середньому рівні, в цих страховиків відсутні серйозні проблеми; до третьої групи (гранична) увійшли страховики, фінансові показники яких знаходяться на рівні значно нижчому за середній, в цих страховиків фінансовий стан викликає побоювання; до четвертої групи (незадовільна) увійшли страховики, в яких фінансовий стан є дуже нестабільним, а фінансові показники є неприпустимими.

Завершаючим етапом реалізації мети моніторингу є встановлення кожному члену МТСБУ персоналізованого коефіцієнту К, який як одним із визначальних складників, обумовлює особливість поквартального забезпечення кожного члена МТСБУ банками страхових документів для здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Згідно із Порядком замовлення, виготовлення, дистрибуції, обліку бланків страхових документів з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів кількість бланків для укладання внутрішніх договорів, що страховик має право отримати протягом поточного кварталу ( $КБ_{\text{квар.}}$ ) розраховується за формулою:

$$КБ_{\text{квар.}} = [КБ_{\text{вст.}} / К + (ЗК - МГВ) / (10 \times К)] / 4$$

де:

$КБ_{\text{вст.}}$  – кількість бланків (50 000 штук), які Страховик має право отримати за мінімальним гарантійним внеском Страховика у Фонді захисту потерпілих.

$КБ_{\text{вст.}}$  може змінюватись за рішенням Загальних зборів членів МТСБУ.

$ЗК$  – числове значення (в гривнях) залишку коштів страховика у Фонді захисту потерпілих на дату розрахунку, затверджене Президією МТСБУ;

$МГВ$  – числове значення мінімального гарантійного внеску до Фонду захисту потерпілих (гривневий еквівалент 100 000 євро на дату внесення);

$К$  - коефіцієнт, який визначений за методикою, затвердженою Загальними зборами членів МТСБУ [5, с. 9].

**Висновки.** З огляду на викладене вище слід зауважити наступне.

Моніторинг адекватності формування фінансового забезпечення страхового захисту майнових інтересів громадян в сфері обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності діяльності повинен розглядатися як одна з форм фінансового контролю, провідним елементом якої є спостереження або нагляд відповідними інституціями (в залежності від їх повноважень) за додержанням страховиками-членами МТСБУ вимог щодо ефективного використання нарахованих страхових премій за такими договорами страхування.

Виявлення відхилень від стандартів та правил руху зазначених грошових коштів, проводиться з метою запобігання виникненню неефективних витрат, проявам страхового шахрайства. Саме це має стати змістом сучасного фінансового моніторингу діяльності страховиків, які мають право на провадження означеного вище виду страхування, предметом науково-прикладних досліджень українських вчених та фахівців-практиків в сфері страхування.

Формування коректного інформаційного забезпечення такого моніторингу є органічною складовою ефективності фінансового контролю з боку МТСБУ як корпоративного об'єднання страховиків, аргументованого прийняття адекватних рішень з боку органів управління МТСБУ задля досягнення збалансованого сталого розвитку кожного члена Бюро.

Моніторинг адекватності формування фінансового забезпечення страхового захисту майнових інтересів громадян в сфері обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності сприятиме також ефективному

**МОНІТОРИНГ АДЕКВАТНОСТІ ФОРМУВАННЯ ФІНАНСОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРАХОВОГО  
ЗАХИСТУ МАЙНОВИХ ІНТЕРЕСІВ ГРОМАДЯН В СФЕРІ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ  
АВТОЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ**

перерозподілу тієї частини фінансових ресурсів, яка спрямовується на наповнення централізованих страхових резервних фондів МТСБУ та перестраховування ризиків за такими договорами.

**Джерела та література:**

1. Рада Бюро Міжнародної системи страхування автоцивільної відповідальності «Зелена Картка» : [Електронний ресурс] : офіційне Інтернет-представництво Ради Бюро. – Режим доступу : <http://www.cobx.org/>
2. Проведення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в 2005-2011 роках: тенденції, проблеми, прогнози : аналітичний огляд. – МТСБУ, 2012. – 21 с.
3. Звернення Президента України Віктора Януковича з нагоди Дня офіційного відкриття оголошеного Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй десятиліття дій з безпеки дорожнього руху : [Електронний ресурс] // Офіційне Інтернет-представництво Президента України. – Режим доступу : <http://www.president.gov.ua/news/20042.html>
4. Результати провадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у 2011 році : щорічний звіт Моторного (транспортного) страхового бюро України (в слайдах) // Архівні матеріали МТСБУ. – 2012. – 26 с.
5. Порядок замовлення, виготовлення, дистрибуції, обліку бланків страхових документів з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів // Архівні матеріали МТСБУ. Нормативні акти органів управління МТСБУ. – 2012. – 9 с.

**Майданевич Ю.П., Хараим Д.Н.**

**УДК 657**

**ЗЕМЕЛЬНАЯ РЕФОРМА: ОЖИДАНИЯ И ПОСЛЕДСТВИЯ**

**Постановка проблемы.** Общество и большинство политических сил признали неизбежность формирования рынка земель сельскохозяйственного назначения. Однако из-за отсутствия четкой государственной политики и недостаток информации большинство граждан опасается, что введение рынка земель сельскохозяйственного назначения приведет к потере ими своих земельных участков, сделает невозможным использование земель общественного фонда, выход к лесам, воде. Как следствие, большая часть гражданского общества выступает против отмены моратория на продажу земель сельскохозяйственного назначения.

Вопрос отмены моратория на продажу земель сельскохозяйственного назначения и обеспечения свободного движения земельных участков много лет остается в Украине нерешенным, прежде всего вследствие отсутствия, с одной стороны, единой позиции в отношении собственности на землю среди гражданского общества страны, а с другой - из-за нехватки политической воли крупнейших в обществе политических сил и партий решать этот вопрос и, соответственно, декларировать его в своих программах. Вторая причина является производной от первой, ведь в условиях практически непрерывного протязении на 20 лет независимости избирательного процесса вопросы рынка земли и ее частного обращения, означало потерю существенной доли избирателей.

Необходимость земельной реформы обусловлена многими факторами, среди которых важнейшими признаны потребность завершить реформирование земельных отношений в Украине и предоставить гражданам предусмотренные Конституцией права (крестьянам юридически предоставили в собственность земельные участки, а фактически отсутствует право распоряжаться этой собственностью). Кроме того, без земельной реформы невозможно развитие украинского сельского хозяйства, которое крайне нуждается в инвестициях.

**Целью** написания данной статьи является освещение результатов земельной реформы в Украине, а также оценка ожиданий (респондентов) и последствий от реформирования земельных отношений.

**Анализ последних исследований.** Вопросы проведения и путей завершения земельной реформы в той или иной степени затрагивали такие ученые как: В.И. Андрейцев, В.К. Гуревський, П.Ф. Кулинич, В.В. Носик, В.И. Семчик, Н.И. Титова, М.В. Шульга и др. Несмотря на значительный различные научные взгляды на реформирование земельной реформы и пути ее завершения данные вопросы требуют дальнейшего изучения.

**Изложение основного материала.** Реформирование аграрного сектора Украины – одна из слишком актуальных проблем современности. Это объясняется тем, что именно от его развития зависит нормальное функционирование всего хозяйства страны и благосостояние человека. А с начала 90-х годов аграрный сектор Украины охватил глубокий экономический кризис. За время этого кризиса сельское хозяйство Украины понесло огромные убытки. Так, в течение 90-х годов объемы производства в сельском хозяйстве сократились в 1,6 разы. По объему производства многих видов сельскохозяйственной продукции наше государство оказалось отброшенным почти на 40 лет назад.