

приватизації, власники підприємств «добирають» відсутні ланки для досягнення ринкової логіки та ефективності;

– межі кластерів: найчастіше поміж окремими олігархічними угрупованнями спостерігається поділ сфер впливу за географічними ознаками;

– галузеві сфери: в сировинному та переробному секторах кластери утворюються переважно у Центральному, в споживчому та секторі послуг – у Західному регіонах України.

Наступним кроком у підвищенні конкурентоспроможності національної галузі є конкурентна взаємодія сформованих українських кластерів. А як відомо, щоб досягти конкурентоспроможності, необхідно, насамперед, підвищити конкурентоспроможність усередині стратегічної групи, тобто групової ефективності. З іншого боку, ці підприємства належать до різних олігархічних кластерів. От чому досягти синергічного ефекту на рівні так званої організаційної ефективності можливо за рахунок професійного менеджменту на макрорівні.

Список використаних джерел:

1. Белецкая И. Современный механизм формирования конкурентных преимуществ в свете эволюции их теорий / И. Белецкая // Прометей: регіональний збірник наукових праць з економіки. – Донецький економіко-гуманітарний інститут МОН України; Інститут економіко-правових досліджень НАН України. – Донецьк : ТОВ «Юго-Восток, Лтд», 2005. – Вип. 1 (16). – С. 167–172.
2. Оберемчук В. Ф. Створення механізму управління конкурентоспроможністю підприємства / В. Ф. Оберемчук // Українська наука: минуле, сучасне, майбутнє. – Тернопіль : Підручники і посібники, 2003. – Вип. 6. – С. 242–248.

Кисленко А. Г., к. е. н. Павлов Р.А.

Дніпровський національний університет імені Олеся Гончара (Україна)

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ

Сучасне функціонування автотранспортного страхування в Україні не всю потужність реалізує свій потенціал та можливості, та як наслідок, нажаль, не відповідає ні реальним потребам держави, ні європейським стандартам.

Зараз на страховому ринку поступово набирають оберти різні випадки з махінаціями, шахрайствами та фальсифікацією. Як правило, частіше всього

фальсифікують ДТП, викрадення придбаних у кредит автомобілів, умовчування важливої інформації (з обох сторін) при укладанні договорів.

Основними та актуальними проблемами автотранспортного страхування в Україні на сьогоднішній день є:

1. Недосконалість нормативного регулювання. Нормативна база, що регулює автотранспортне страхування в Україні залишилася на стадії початкового розвитку. Значна кількість нормативних актів, як правило, не відповідає міжнародним стандартам.

2. Відсутність страхової культури. Така проблема пояснюється низькою фінансовою грамотністю та страховою культурою клієнтів. Більшість водіїв не звертають увагу на важливі пункти угоди або не уважно читають договори зі страхування авто. Крім того, мало хто з страхувальників має уявлення про таке поняття, як франшиза, або бонус-малус.

3. Недостатня кількість професіоналів на страховому ринку. Обмежена кількість висококваліфікованих фахівців у страховій сфері, катастрофічно не вистачає таких професіоналів, як андеррайтер, актуарій, сюрвейєр, або аварійний комісар.

4. Недосконалість податкового стимулювання. На сьогоднішній день в українському законодавстві, а саме стаття №13 ЗУ «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» передбачені пільги для певних верств населення, але як показав досвід, вони не мають ніякого стимулюючого ефекту.

5. Невиконання інвестиційної функції страхування. Страхові компанії не демонструють значної зацікавленості в ефективному розміщенні вільних грошових ресурсів та в основному тяжіють до консервативного управління інвестиційним портфелем [1, с. 214].

Аналітичні дані засвідчують (станом на 01.01.2017), що найбільш ризиковим видом страхування в Україні з позиції схильності до фінансових махінацій є саме автотранспортне страхування – 67 %. У галузі страхування життя та здоров'я такий відсоток складає – 5 %, страхування тварин – 8 %, інші види страхування – 20 %. У такому випадку МТСБУ зараз пропонує приймати кошти страхових компаній в централізованих страхових резервних фондах у ролі активів, які будуть представляти страхові резерви з обов'язкового страхування цивільно-правової

відповідальності автовласників таких страхових компаній [3, с. 132]. Ці сплачені страховиками кошти гарантійних внесків обліковуються окремо в розрізі всіх страховиків та використовуються для здійснення обов'язкових виплат у випадку неплатоспроможності, банкрутства або ліквідації таких страховиків (кошти базових та додаткових гарантійних внесків) та за поточними зобов'язаннями страховиків (кошти цільових додаткових гарантійних внесків) [2, с. 183].

Щодо підвищення ринково-інвестиційного потенціалу системи автостраховання доцільним є дії спрямовані на формування чіткої позиції реформування в страховій сфері, ефективного процесу державного регулювання ринку, поступову адаптацію українського страхового ринку до світових практик та методів фінансового регулювання та нагляду за страховою діяльністю, тісну співпрацю страховиків з міжнародними компаніями, створення незалежної установи з експертизи договорів та страхових випадків, а також створення відповідного підрозділу в МТСБУ з контролю фінансового стану компанії, що надають послуги з автостраховання [1, с. 216].

На сьогоднішній день з метою залучення додаткових інвестицій та нових клієнтів, або утримання вже існуючих страховим компаніям на ринку автостраховання потрібно обирати відповідні маркетингові та фінансові стратегії та впроваджувати нові заходи, щодо поліпшення роботи в з клієнтами, наприклад розстрочка страхових платежів; швидкий та безпечний онлайн-продаж полісів; безкоштовна консультація у телефонному режимі із страховим спеціалістом; надання два/три додаткових місяців страхового захисту до річного полісу; розширення переліку ризиків, що покриваються, додаючи базових випадків, ще і спеціальні за бажанням клієнта (головне для клієнта – почуття захищеності); тимчасова заміна автомобіля на час ремонту/експертизи застрахованого транспортного засобу; надання додаткових акційних, передсвяткових або маркетингових знижок (крім обов'язкових пільг, що встановлені законодавством); можливість отримати швидку виплату протягом декількох днів, без місячного оформлення усіх документів; впроваджувати страховки від збитків, заподіяного в ДТП, винуватцем якого був саме застрахований водій.

Список використаних джерел:

1. Лесик Л. Тенденції та проблеми розвитку ринку особисте страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / Л. Лесик // Актуальні проблеми економіки. – 2013. – № 2. – С. 214–219.

2. Могильна Н. В. Проблеми та перспективи розвитку автостраховання в Україні / Н. В. Могильна // Економічний аналіз. – 2012. – № 11. – С. 183–185.
3. Петрушевська В. В. Адаптація фінансової політики України до умов глобалізаційних і євроінтеграційних процесів / В. В. Петрушевська // Економіка та управління національним господарством (Проблеми економіки). – 2014. – № 2. – С. 131–137.

Кодацкая М. С.

Днепровский национальный университет имени Олеса Гончара (Украина)

МЕТОДЫ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В УКРАИНЕ НА ПРИМЕРЕ США

В настоящее время достаточно актуальной считается тема активного развития предпринимательской деятельности в нашей стране, поскольку с каждым днем эта сфера становится более обсуждаемой среди современного поколения и число молодых бизнесменов по всему миру стремительно увеличивается.

Последовательность нашего исследования такова, что вначале будет уместным рассмотреть пример отношения к бизнесу государства, где данная сфера деятельности успешно развивается по всем показателям. В качестве такого государства мы избрали Соединенные Штаты Америки. Рассмотрим его достижения в этой сфере. И далее проведем анализ развития предпринимательства в Украине, его основные проблемы и особенности. И в заключение предпримем попытку подвести итоги и сформулировать необходимые мероприятия, которые нужно провести для улучшения бизнеса в Украине на основе анализа развития бизнеса в США.

Соединенные Штаты Америки являются абсолютным лидером по практически всем экономическим показателям. Один из таких показателей, который существенно отражается на развитии экономики этой страны есть валовый внутренний продукт. На сегодняшний день, согласно статистике Всемирного банка, валовый внутренний продукт США составляет 18,57 триллиона долларов, благодаря чему эта страна занимает первую позицию в мире по размеру ВВП. Такой высокий показатель обусловлен интенсивным развитием предприятий малого бизнеса. Согласно ежегодному всемирному рейтингу Doing Business, который оценивает простоту ведения бизнеса в странах, исходя из анализа 10 показателей, США занимает 6-е место среди 190 стран мира.