

Не достатнє використання страховими компаніями свого власного потенціалу, як фінансового інституту, який акумулює кошти населення та підприємницьких структур і розміщує їх у процесі інвестиційної діяльності, негативно впливає на інноваційний розвиток економіки держави [2].

Отже, фінансові ресурси, які акумулюються у вигляді страхових резервів, служать істотним джерелом інвестицій в економіку. У розвинених країнах світу страхові компанії за обсягами інвестиційних вкладень перевищують загальноновизначених інституціональних інвесторів – банки й інвестиційні фонди. Тому для забезпечення інвестиційно-інноваційної діяльності українських страхових організацій необхідно внести деякі зміни до законодавства, що регулює страховий ринок, які були б направлені на: побудову ефективної системи оподаткування страхової галузі; запровадження механізму надання фіскальних преференцій суб'єктам господарювання, які здійснюють витра-

ти на наукову та науково-технічну діяльність; підтримку страхових компаній, що інвестують у високі технології з боку держави. Також потрібно стимулювати страхування життя, залучати провідних фахівців до розв'язку даної проблеми, держава саме повинна підтримати інноваційні галузі на початкових стадіях їх фінансування, і перш за все необхідно стабілізувати політичну та економічну ситуацію в Україні.

1. Василенко А., Тринчук В. Інвестиційна діяльність страхових компаній: стратегія та пріоритети // Страхова справа. – 2006. – №3. – С. 38-46.
2. Власенко О.О. Європейський досвід страхування життя та пенсійного страхування // Фінанси України – 2005. – №2 – С. 23-29.
3. Поворозник В.О., Активізація інвестиційної діяльності страхових компаній в умовах економічної кризи // Стратегічні пріоритети. – 2009. – №3(12). – С. 165-171
4. Державна комісія з регулювання ринків фінансових послуг України : www.dfp.gov.ua
5. Ліга страхових організацій України : www.uainsur.com

Надійшла до редколегії 30.03.10

К.О. Лібих, ст. викл.

МІЖНАРОДНИЙ ДОСВІД ВРЕГУЛЮВАННЯ ЗБИТКІВ У СТРАХУВАННІ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

Проаналізовано методичні підходи та законодавчі вимоги щодо врегулювання збитків у страхуванні цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в країнах-членах міжнародної системи страхування "Зелена картка" та запропоновано можливі шляхи їх застосування в Україні.

Methodical approaches and legislative norms of the claims settlement in insurance of the vehicles owners' civil liability in the countries-members of the international insurance system "Green card" are analyzed. Possible ways of their use in Ukraine are suggested.

Україна є країною Європи. З Європою ми поєднані не лише територією, а й економічними відносинами, спільною історією та традиціями. Як відомо, в 2005 р. Україна визнана повним членом міжнародної системи страхування "Зелена картка". Це накладає на Україну відповідальність перед іншими членами системи щодо створення і забезпечення необхідних правових передумов і фінансових гарантій здійснення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в нашій країні. Порівнюючи норми вітчизняного і міжнародного права у цій сфері, стає очевидною суперечливість і невідповідність численних питань. Зважаючи на майже сторічний досвід проведення даного виду страхування в країнах Західної Європи, які складають більшість членів міжнародної системи "Зелена картка", а також на еволюцію і давні традиції європейського цивільного і страхового права, постає потреба у вивченні та пошуку можливих шляхів застосування методичних підходів, законодавчо-правових норм у сфері страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів країн-членів системи "Зелена картка", зокрема, щодо порядку й особливостей врегулювання збитків, завданих потерпілим особам внаслідок дорожньо-транспортних пригод (далі – ДТП).

Дослідженню проблем відшкодування шкоди, завданої життю, здоров'ю або майну третіх осіб внаслідок ДТП за договорами страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні приділено багато уваги у працях таких вітчизняних науковців і практиків, як С.С. Осадця, В.Д. Базилевича, Я.П. Шумелди, І.С. Іванюка, О.Ф. Філонюка, О.М. Залєтова та ін. У своїх працях вони неодноразово відзначали важливість і необхідність вдосконалення національного законодавства щодо врегулювання збитків у страхуванні цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів, враховуючи існуючі міжнародні норми права, які регулюють проведення даного виду страхування, а також досвід європейських країн. Зважаючи на те, що дана проблема є серйозною і багатоаспектною,

а також з огляду на її незаперечну актуальність, вона була обрана автором для наукового дослідження.

Порівняння кількості отриманих страховиками-членами Моторного (транспортного) страхового бюро України (далі – МТСБУ) заяв на страхове відшкодування у I півріччі 2008 та 2009 рр. свідчить про тенденцію їх збільшення щонайменше на 13% [1]. Протягом 2005 – I півріччя 2009 рр. рівень виплат за внутрішнім обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів збільшився з 7,9% до 37,5% (рис. 1).

Досвід європейських країн показує, що показник рівня виплат має бути набагато вищий, ніж він є нині. В європейських країнах страховики виплачують в середньому біля 90% отриманих страхових премій, отримуючи прибуток від розміщення страхових резервів [2, с. 28]. На думку фахівців, поступово ситуація має змінитись, обсяги виплат страхових відшкодувань наздоганяють обсяги зборів страхових премій. Усвідомлюючи ризик досягнення рівнем збитковості 90–100%, страховики повинні здійснювати моніторинг збитковості, з метою забезпечення своєї фінансової стійкості.

Одним із індикаторів діяльності страховиків щодо врегулювання збитків за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є показник рівня врегулювання заяв, що розраховується як співвідношення загальної кількості врегульованих заяв потерпілих до загальної кількості заяв, які отримав страховик протягом звітного періоду. Загалом по ринку внутрішнього обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів України у 2005–2008 рр. спостерігалась позитивна тенденція збільшення середнього значення рівня врегулювання заяв – з 61% у 2005 р. до 87,5% у 2008 р., тобто в 1,4 рази [3, с. 19]. Зазначимо, що в Росії середнє значення даного показника вже в 2004–2005 рр. перебувало в межах 84–95%, що свідчить про більш активну поведінку російських страховиків щодо виплат відшкодувань шкоди потерпілим особам [4, с. 40].

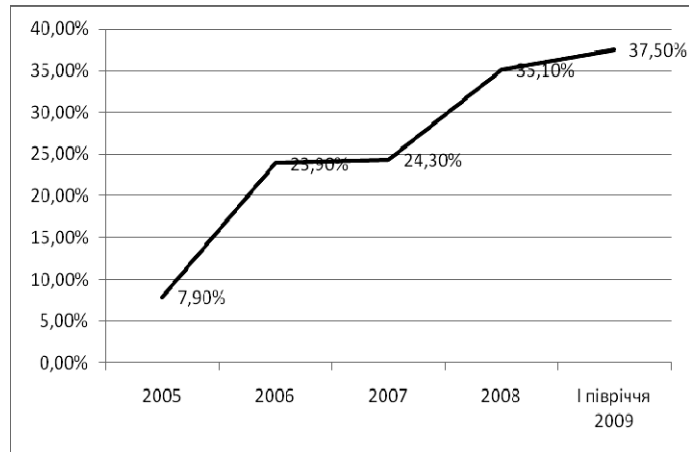


Рис. 1. Динаміка рівня виплат по ринку внутрішнього обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту в Україні у 2005 – I півріччі 2009 рр.

Частка виплат, пов'язаних з відшкодуванням шкоди, завданої життю, здоров'ю потерпілих, у загальному обсязі страхових виплат по ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні мізерно мала, порівняно іншими з країнами-членами міжнародної системи страхування "Зелена картка" і складає лише 1 – 3%. При цьому, середнє значення страхової виплати за шкоду за шкоду життю, здоров'ю третіх осіб на початку 2009 р. становила 5 165 грн. [3, с. 18].

Така мізерна частка в загальному обсязі страхових виплат і низький розмір середньої страхової виплати за шкоду життю, здоров'ю потерпілих значно відрізняються від аналогічних показників європейських країн і свідчать про неефективність механізму відшкодування збитків за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю третіх осіб. Так, у Франції відшкодування за тілесні ушкодження на 40% перевищують за обсягом страхові відшкодування за шкоду, завдану майну третіх осіб [5, с. 41]. З огляду на це, порядок і умови проведення відшкодування шкоди потерпілим особам в Україні потребують якнайшвидшого доопрацювання і 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, адже сьогодні суди перевантажені розглядом цивільних справ, у тому числі позовів незадоволених страховальників на страховиків з приводу відшкодування шкоди потерпілим особам.

З огляду на соціально-економічне призначення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів, основним правилом для вітчизняних страховиків має стати оперативне і об'єктивне врегулювання збитків за договорами такого страхування. Відшкодування шкоди потерпілим особам внаслідок ДТП за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів повинно розглядатись страховиками, відповідно до загальних засад цивільного законодавства, якими, згідно із ст. 3 Цивільного кодексу України, є справедливість, добросовісність і розумність. Вітчизняні страховики часто нехтують означеними засадами, прикриваючись недоліками чинного законодавства. Тому, на наш погляд, їх необхідно передбачити в безпосередньо Преамбулі Закону України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" №1961-IV від 01.07.2004 р.

Особливої уваги потребує вивчення міжнародного досвіду з приводу відшкодування страховиками мораль-

ної шкоди потерпілим особам. Слід зазначити, що суми відшкодувань за моральну шкоду дуже відрізняються в країнах Європи. Країни Центральної Європи мають такі стандарти щодо практики виплати нематеріального відшкодування: 2000 – 4000 євро [6]. 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, як правило, призначають набагато вищі суми виплат.

Досвід західноєвропейських країн показує, що для вирішення даного питання уряди встановлюють певні нормативи виплат за різновидами нематеріальних збитків, які мають рекомендаційний характер і слугують орієнтиром для страхових компаній або судових органів. У таких країнах напрацьована багаторічна практика розгляду відповідних справ, на яку страховики спираються при вирішенні подібних питань.

Аналізуючи стандартні розміри страхових виплат за моральну шкоду залежно від категорії травмування потерпілої особи, варто відмітити, що серед країн Західної Європи вони значно відрізняються, що обумовлено існуванням певних відмінностей у їхньому законодавстві та традиціях. Для порівняння розмірів таких відшкодувань, характерних для країн Європи, наведемо дані, зведені в табл. 1.

В рамках проекту Tacis "Підтримка страхового сектору України" експертами з Європи були висунуті рекомендації страховикам-членам МТСБУ, які стосуються, по-перше, законодавчого визначення переліку випадків, за якими відшкодовується моральна шкода, по-друге, відшкодування страховиками такої шкоди не лише на підставі судового рішення, а й за власною домовленістю з потерпілою стороною [7, с. 1]. В Україні поки що відсутні відповідні законодавчо-правові норми та судова практика, як у розвинутих країнах, щодо відшкодування страховиками моральної шкоди потерпілим. У разі призначення судовим рішенням компенсації моральної шкоди, потерпілим особам фактично доводиться її вимагати безпосередньо від винних осіб.

Перелік випадків, за якими можливе відшкодування моральної шкоди потерпілим, може передбачати компенсацію моральної шкоди потерпілій особі, яка зазнала таких тілесних ушкоджень:

- ✓ ушкодження хребта з відповідними наслідками;
- ✓ ушкодження головного мозку;
- ✓ втрата відчуття (зір, слух, нюх, смак, дотик);
- ✓ ампутація кінцівки (кінцівок);
- ✓ параліч;
- ✓ серйозне каліцтво (стійка втрата працездатності);

- ✓ втрата статевої функції у чоловіків, безпліддя у жінок;
 - ✓ естетичні та косметичні ушкодження;
 - ✓ обмеження можливостей вести нормальний спосіб життя;
 - ✓ психічні проблеми та розлад особистості.
- Страхове відшкодування за нематеріальні збитки (біль і страждання) в країнах-членах системи "Зелена картка" може виплачуватись 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;
- ✓ особам похилого віку у разі втрати чоловіка/дружини.

З огляду на дані пропозиції, в Україні доцільно законодавчо визначити перелік травм, за якими можлива компенсація страховиком моральної шкоди без рішення суду, перелік осіб, які мають право на відшкодування моральної шкоди, а також започаткувати практику страхових виплат за моральну шкоду без судового рішення, за домовленістю між страховиком і потерпілою стороною.

Таблиця 1

Стандартні розміри страхових виплат за компенсацію моральної шкоди в деяких країнах Європи, євро

Країна	Австрія	Німеччина	Англія	Франція	Нідерланди	Бельгія
Наслідок травми						
1. Повний параліч	110 000	175 000–250 000	270 000–333 000	275 000	55 000–100 000	150 000–308 000
2. Повна сліпота	50 000	75 000–250 000	225 000	230 000	24 000	62 500–90 000
3. Втрата смаку та нюху	9 000	3 500–22 500	33 000	–	5 000–15 000	–
4. Втрата статевої функції (чоловіки)	47 000	15 000–75 000	35 000–125 000	76 000	35 000	12 500–50 000
5. Безпліддя у жінок	50 000	6 000–30 000	96 000–142 000	23 000–76 000	–	–
6. Шрами, рубці	5 000	1 500–16 000	1 500–80 000	4 600	–	–

Джерело: AVUS-Group

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 передбачити Законом України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" здійснювати компенсацію за моральну шкоду не в межах 5% ліміту відповідальності за шкоду життю, здоров'ю потерпілих, а в межах всього ліміту відповідальності страховика, що становить нині 51000 грн.

Правового вирішення потребує питання "прямого врегулювання збитків". На сьогоднішній день в Україні немає законодавчо встановленого чіткого механізму прямого врегулювання збитків, особливо щодо того, як відбувається компенсація страховику, який виплатив відшкодування за договором страхування каско, іншим страховиком, який уклав договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності зі страхувальником-винуватцем ДТП. В Росії, яка в 2009 р. увійшла до складу міжнародної системи страхування "Зелена картка", 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 [8]. 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 життю, здоров'ю потерпілими особами від страховиків, з якими вони мають укладені договори страхування каско, медичного страхування тощо, а також обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту, з подальшою компенсацією виплаченого відшкодування страховику, який його здійснив, страховиком, який має укладений договір обов'язкового стра-

хування цивільно-правової відповідальності автовласника з винною особою.

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 обставини ДТП 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. 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). Поширення в Україні практики залучення страховиками до співпраці компаній з врегулювання збитків є необхідним, з огляду на позитивний досвід країн-членів системи "Зелена картка".

Отже, з метою цивілізованого здійснення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні, можливі такі шляхи застосування міжнародного досвіду щодо врегулювання збитків за таким страхуванням:

1) відшкодування шкоди потерпілим за договорами страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів на засадах справедливості, добросовісності та розумності;

2) законодавче визначення переліку травм, за якими можлива компенсація страховиком моральної шкоди без рішення суду, та переліку осіб, які мають право на відшкодування моральної шкоди;

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

4) визначення Законом України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" компенсації за моральну шкоду не в межах 5% ліміту відповідальності за шкоду життю, здоров'ю потерпілих, а в межах всього ліміту відповідальності страховика, що становить нині 51000 грн.;

5) законодавче унормування порядку "прямого врегулювання збитків" за договорами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту;

6) поширення діяльності в Україні компаній з врегулювання збитків та сприяння широкому застосуванню "європейського протоколу" у практиці врегулювання збитків.

Головним завданням для України має стати вироблення єдиних умов щодо відшкодування шкоди потерпілим особам внаслідок ДТП на території нашої країни та за її межами. У майбутньому слід очікувати уніфікації основоположних умов і принципів проведення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів серед країн-членів міжнародної систе-

ми страхування "Зелена картка". Україна має долучитися до цього процесу та створити необхідні законодавчо-правові передумови для його успішної реалізації.

1. Гуминский И.П. Состояние, тенденции и проблемы урегулирования в страховании гражданской ответственности автовладельцев // II Международная научно-практическая правовая конференция "Организационно-правовые вопросы урегулирования в моторном страховании". (Электронный ресурс). – Режим доступа : <http://www.cbs.org.ua/ru/twokonf/Presentations> 2. Скибинская М. Автострахование: особенности национальных обязательств / Мирослава Скибинская // Финансовая консультация. – 2005. – № 9. – С. 27–28. 3. Уляницька О. Аналіз базових показників здійснення ОСЦПВВНТЗ у 2005 – 2008 роках / Олена Уляницька // Финансовые услуги. – 2009. – № 1 – 2. – С. 16–19. 4. Ивашкин Е. И. Становление обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств / Е. И. Ивашкин // Финансы. – 2006. – № 8. – С. 39–42. 5. Даниель Ж.-П. Автострахування відповідно до західних стандартів / Жан-П'єр Даниель // Презентація проекту TACIS [Електронний ресурс]. – К. : ЛСОУ, 2009. – 65 с. 6. Рекомендації проекту TACIS "Підтримка страхового сектору". – МТСБУ, 2007. 7. Підтримка страхового сектору України : рекомендації щодо врегулювання збитків та резервування. – К. : TACIS, 2008. – 29 с. 8. Федеральный Закон России об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств N40-ФЗ от 03.04.2002 г.

Надійшла до редколегії 22.03.10

М.О. Прут, асп.

СУТНІСТЬ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ В БАНКІВСЬКІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

У статті розглянуто зміст та місце ризиків у банківській діяльності. Визначено основні проблеми аналізу та попередження ризиків при здійсненні банківських операцій. На основі виявлених протиріч сформувано пропозиції щодо впровадження ефективної антиризикової стратегії та кредитної політики.

The article regards the essence and baseline of risks in banking activity. It determines the vital problems of analysis and prevention of risks in banking operations performance. Basing on determined contradictions it formulates a set of proposals regarding the implementation of effective anti-risk strategy and credit policy.

Постановка проблеми. Банківська діяльність неможлива для здійснення без впливу на неї різноманітних ризиків, які мають як внутрішню, так і зовнішню природу. Своєчасне попередження цих ризиків, правильне оцінювання й управління ними дає змогу уникнути або значно зменшити неминучі втрати, які виникають у банківській діяльності. Будь-який ризик – це невизначеність, пов'язана з настанням будь-якої події або її наслідками, а невизначеність – це результат неочікуваних змін. Для банку взагалі невизначеність – це результат неочікуваних змін процентної ставки, потоків депозитів, платоспроможності позичальників, валютних курсів тощо. Відсутність точної інформації або прогнозу про них породжує різні ризики. Але всі ці ризики мають фінансову природу, а тому є підстави вважати фінансові ризики – основними ризиками у банківській діяльності.

Мета статті: визначити основні види ризиків банківської діяльності та на основі сучасної теорії ризик-менеджменту сформулювати перелік заходів по оцінці, виявленню та попередженню негативних наслідків дії фінансових ризиків на банківську установу.

Для досягнення поставленої мети нами були опрацьовані наступні завдання:

- ✓ досліджено основні форми оцінки непередбачуваних змін у банківській діяльності;
- ✓ розглянуто сутність фінансового ризику при здійсненні банківських операцій;
- ✓ відокремлені форми проведення фінансового ризик-менеджменту у банку;
- ✓ визначено сутність та зміст кредитного ризику як основного фінансового ризику банківської діяльності;
- ✓ охарактеризовано систему фінансового моніторингу як засобу протидії банківським ризикам;
- ✓ розкрито сутність функціональних ризиків комерційного банку;
- ✓ оцінено проблеми та перспективи розробки та виконання ефективної антиризикової стратегії та ролі у ній кредитної політики банку.

Структура статті підпорядкована меті найповнішого виконання поставлених завдань у розрізі сучасної банківської теорії для більш чіткого виявлення протиріч у розумінні як самого поняття фінансового ризику банку, так і методів його нейтралізації.

Аналіз досліджень та публікацій з проблеми. Серед видатних фахівців сучасної світової страхової науки, що займаються питаннями фінансового ризик-менеджменту у банку, необхідно назвати Р. Бірда, Б. Едвардса, М. Дорфманна, К. Олдроме та М.-Дж. Канохон. Проблеми взаємодії банківського та страхового сектору досліджували й такі видатні сучасні економісти українського походження як В.Д. Базилевич, О. Власов, М.С. Клапків, С.С. Осадець, А. Романченко, Л.О. Хорін, С.І. Юрій.

Виклад основного матеріалу. Оскільки рішення менеджменту банківської установи враховують очікувані зміни у діяльності, то виходить, що джерелом ризику є тільки непередбачувані зміни у діяльності із можливими фінансовими наслідками. Таким чином, управління банківськими ризиками можна спростити, якщо навчитися точніше формулювати очікування і виявляти джерела непередбачуваних змін. Для оцінки таких непередбачуваних змін використовуються різні методи, що базуються на оцінці мікроекономічних та макроекономічних факторів на основі математичних моделей і статистичних методів.

Ризик фінансового інструменту, чи це актив, чи пасив, можна оцінити двома способами:

- 1) як окремий ризик, коли актив або пасив розглядаються окремо від інших активів чи пасивів;
- 2) як ризик портфеля активів чи пасивів, коли актив або пасив розглядаються як складова сукупності вимог чи зобов'язань, що входять до портфеля.

Ризик можна також розглядати як шанс одержати прибуток або збиток від інвестування в певний проект. Можливість одержати прибуток або збиток може бути високою або низькою залежно від рівня ризику (непостійності очікуваних доходів).