

Список використаної літератури

1. Звіт ПФУ про чисельність пенсіонерів та середні розміри пенсійних виплат на початок 2016 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.pfu.gov.ua/>.
2. Звіт про світове багатство у 2014 р. «Allianz Global Wealth Report» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.allianz.com/>.
3. Пікус Р.В. Місце страхування життя у процесі трансформації індивідуальних заощаджень в інвестиції / Р.В. Пікус, К.О. Бражко // Актуальні проблеми економіки. – 2015. – № 4. – С. 111-116.

УДК 339.92:368.21 (477)

О.М. Салайчук,

начальник департаменту міжнародного страхування,

Моторне (транспортне) страхове бюро України

ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИЙ ПОСТУП УКРАЇНИ: ІННОВАЦІЇ У АВТОТРАНСПОРТНОМУ СТРАХУВАННІ

Посилення інтеграційних процесів, здійснення якісних перетворень у всіх сферах суспільного життя обумовлюють необхідність відповідних трансформацій фінансової системи [1, с. 5]. Вимоги, підписаної у 2014 році Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами (надалі - Угода) [2], з іншої сторони, мають на меті привнесення якісно нових для українського страхового ринку змін, які визначатимуть подальший вектор його розвитку. Особливо, це стосується обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (надалі – обов'язкове автотранспортне страхування), у тому числі його сегменту – міжнародного страхування «Зелена картка».

Для досягнення поступової практичної реалізації положень Угоди, Розпорядженням КМУ від 17 вересня 2014 р. № 847-р [3] затверджено План заходів з імплементації Угоди на 2014-2017 роки, який є тактичним орієнтиром

для впровадження необхідних реформ в усіх галузях економіки України, у тому числі страхуванні. Відповідно до згаданого плану, Нацкомфінпослуг має забезпечити до серпня 2016 року розроблення та подання на розгляд КМУ проектів нормативно-правових актів з метою імплементації положень Директиви 2009/103/ЄС Європейського парламенту та Ради від 16 вересня 2009 року щодо страхування цивільної відповідальності по відношенню до використання автотранспортних засобів та забезпечення виконання зобов'язань щодо страхування такої відповідальності [4].

Найбільшим викликом для учасників вітчизняного ринку обов'язкового автотранспортного страхування при реалізації положень Директиви 2009/103/ЄС стане приведення у відповідність до європейських стандартів лімітів відповідальності вітчизняних страховиків за шкоду, завдану життю, здоров'ю та майну потерпілих осіб внаслідок дорожньо-транспортних пригод на території України. Зокрема, у країнах-членах Європейського Союзу Директивою встановлені наступні мінімальні страхові суми за договорами обов'язкового автотранспортного страхування:

- за шкоду, заподіяну майну, EUR 1 120 000 за однією страховою подією;
- за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю, EUR 1 120 000 на одного потерпілого та EUR 5 600 000 за однією страховою подією незалежно від кількості потерпілих.

Особлива увага приділятиметься захисту прав водіїв відвідувачів (нерезидентів), які повинні отримати право гарантованого отримання страхового відшкодування у країні-місці їх постійного проживання. За нині існуючою регламентною процедурою, український водій, якій є потерпілою особою у дорожньо-транспортній пригоді за кодом (на території країн – членів Європейського Економічної Зони) змушений для отримання страхового відшкодування звертатися до іноземного страховика, який застрахував цивільно-правову відповідальність водія-винуватця у країні, де сталася така пригода. Нерідко цей процес ускладнюється такими обставинами, як відсутність належної інформаційної підтримки, наявність мовного бар'єру, обмеженість знань щодо особливостей національного страхового законодавства

у країні ДТП тощо. Для «юридичного врівноваження» прав потерпілих-нерезидентів положеннями Директиви 2009/103/ЄС передбачено створення у кожній країні спеціальних організацій, які забезпечуватимуть розгляд претензій потерпілих у транскордонних ДТП, надаватимуть їм інформаційну підтримку, а також гарантуватимуть виплату страхового відшкодування у країні-місці їх постійного проживання. До таких організацій належать: компенсаційний орган, інформаційний центр та представництва іноземних страховиків по врегулюванню їх збитків за кордоном.

Заснування згаданих спеціальних організацій вимагатиме перевизначення правосуб'єктності Моторного (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ), яке на сьогодні є єдиним об'єднанням страховиків у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та яке виконує функції Гарантійного фонду та Національного Бюро «Зеленої картки».

Для підтримки належного рівня платоспроможності, до страховиків висуватимуться жорсткі вимоги щодо формування капіталу, розмір якого повинен бути адекватним прийнятим у страхування ризикам.

Таким чином, наведені інноваційні зміни вимагатимуть від вітчизняних страховиків вжиття рішучих та невідкладних заходів організаційно-методологічного характеру, пошуку додаткових джерел докапіталізації, а також запровадження якісно нових стандартів надання страхових послуг.

Список використаної літератури

1. Мазаракі А. Домінанти інституційної модернізації фінансової системи / А. Мазаракі, С. Волосович / Вісник Київського національного торговельно-економічного університету. – 2016. – № 1. – С. 5-23.

2. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]: [Угоду ратифіковано із заявою Законом № 1678-VII від 16.09.2014] – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/984_011.

3. Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони [Електронний ресурс]: Розпорядження КМУ [прийнято

від 17 вересня 2014 р. №847-п]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/847-2014-%D1%80>.

4. Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009: [Electronic Resource]. – Mode of access: URL://www.cobx.org/content/default.asp?PageID=58&DocID=27195.

УДК 368:330.131.7:004

Є.С. Сєдов,

студент IV курсу ФЕФ,

спеціальність «Фінанси і кредит»,

ДВНЗ «Київський національний економічний університет

імені Вадима Гетьмана»,

науковий керівник: А.Л. Баранов,

к.е.н., доцент, доцент кафедри страхування,

ДВНЗ «Київський національний економічний університет

імені Вадима Гетьмана»

ДЕЯКІ АСПЕКТИ СТРАХУВАННЯ КІБЕР-РИЗИКІВ

Останніми роками в Україні і світі спостерігається зростаючий інтерес до кібер-ризиків, адже їх реалізація може призвести до мільярдних збитків і втрати репутації.

Багато компаній починають розглядати кібер-безпеку як невід’ємний елемент їх роботи і, як наслідок, вони шукають методи, які забезпечать безперервність фінансових операцій у разі кібер-атак. Одним із таких методів є страхування [1].

Кібер-ризики дуже тісно пов’язані з поняттям «кібер-злочинність». Число підтверджених інцидентів в сфері інформаційної безпеки по всьому світу в 2015 р. за даними PricewaterhouseCoopers (США) зросло на 48 % і склало 42,8 млн., тобто кожен день в середньому повідомлялося про 117 339 спроб несанкціонованого доступу [2].