

*О.М. Салайчук,
аспірант,
Київський національний
торговельно-економічний університет
м. Київ, Україна
Керівник: доктор економічних наук,
професор С.В. Волосович*

ВДОСКОНАЛЕННЯ ФІНАНСОВОГО МЕХАНІЗМУ ГАРАНТІЙ У АВТОСТРАХУВАННІ

В сучасних умовах страхування є одним із найважливіших соціально-економічних інститутів, який забезпечує фінансовий захист фізичних та юридичних осіб, сприяє підвищенню добробуту населення та є джерелом накопичення значних інвестиційних ресурсів. Найдинамічнішим компонентом страхової галузі виступає автотранспортне страхування. Це, насамперед, пов'язано із розвитком транспортної інфраструктури, здешевленням та доступністю транспортних засобів, постійним їх кількісним та якісним збільшенням. За статистикою Європейської Економічної Комісії Організації Об'єднаних Націй кількість автомобілів в Україні на 1000 громадян у 2004 році складала 104 одиниці, у 2013 – 171 одиницю [1], а за прогнозами експертів у 2018 році перевищить 200 одиниць.

Практичне значення автострахування полягає у тому, що воно є системою, орієнтованою на відшкодування збитків, завданих внаслідок експлуатації транспортного засобу як джерела підвищеної небезпеки.

Так, за даними Департаменту Державної автомобільної інспекції Міністерства внутрішніх справ України у 2013 році на території України сталося 191 тис. дорожньо-транспортних пригод, у яких загинуло 4,8 тис., травмовано – 37,5 тис. громадян [2]. Критичні показники аварійності, а також постійне зростання кількості легкових автомобілів на автошляхах України лише посилюють потребу у функціонуванні надійного інструменту захисту майнових прав страхувальників та потерпілих. Нині таким інструментом є обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (надалі – обов'язкове автострахування), завдяки якому централізовано акумулюються фінансові кошти страхувальників для покриття випадкових ризиків, пов'язаних із експлуатацією наземних транспортних засобів.

Означений вид страхування вимагає від страховиків неухильного дотримання визначених правил та принципів його провадження, насамперед, формування високоякісних страхових резервів, застосування актуарно обґрунтованих страхових тарифів, ефективної інвестиційної політики, забезпечення надійного перестрахового захисту.

В умовах кризової економічної ситуації особливого значення для страховиків набувають проблеми недостатньої капіталізації та дефіциту ліквідності, які трансформуються у неспроможність страховиків своєчасно та у повному обсязі виконувати взяті на себе фінансові зобов'язання за укладеними договорами страхування. Згідно із даними Моторного (транспортного) страхового бюро України (надалі – МТСБУ) лише у 2014 році 19 українських страховиків втратили в ньому своє членство, а отже позбулися права на укладання договорів обов'язкового автострахування. Причиною втрати членства в МТСБУ для 17 компаній стала заборгованість перед МТСБУ, яка виникла у переважній більшості випадків через недостатній рівень капіталізації страховиків. Орієнтовна сума заявлених збитків до страховиків, які втратили членство в МТСБУ, за укладеними договорами обов'язкового автострахування, станом на 31.12.2014, перевищила 20 млн.грн. та продовжує зростати. Ось чому в умовах сьогодення питання ефективності функціонування фінансового механізму гарантій у обов'язковому автострахуванні набуває особливої значимості.

В Україні такий механізм гарантій найбільш структуровано, методично та організаційно представлений в обов'язковому страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів завдяки функціонуванню централізованих страхових резервних фондів МТСБУ (надалі – фонди): Фонд захисту потерпілих в ДТП та Фонд страхових гарантій. Джерелами наповнення першого фонду є гарантійні внески страховиків-асоційованих членів МТСБУ та їх щомісячні відрахування із зібраних премій за внутрішніми договорами обов'язкового автострахування. Другий

наповнюється за рахунок внесків страховиків-повних членів МТСБУ та щомісячних відрахувань із зібраних премій за договорами міжнародного обов'язкового страхування «Зелена картка». Окрім того, додатковими джерелами наповнення фондів можуть бути повернені МТСБУ в регресному порядку кошти за заподіяну у результаті дорожньо-транспортної пригоди шкоду та добровільні внески і пожертвування. Кошти, сплачені страховиками-членами МТСБУ до його фондів, є коштами страхових резервів з обов'язкового автострахування таких страховиків.

Джерела формування фондів МТСБУ, а саме щомісячні відрахування із зібраних премій за внутрішніми чи міжнародними договорами обов'язкового автострахування визначають їх цільове призначення. Відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» [3] (надалі – Закон) за рахунок коштів Фонду захисту потерпілих в ДТП відшкодовується шкода:

- у разі її заподіяння транспортним засобом, власник якого не застрахував свою цивільно-правову відповідальність, крім шкоди заподіяної транспортному засобу, який не відповідає вимогам пункту 1.7 статті 1 Закону та майну, яке знаходилося в такому транспортному засобі;
- невстановленим транспортним засобом, крім шкоди, яка заподіяна майну та навколишньому природному середовищу;
- транспортним засобом, який вийшов із володіння власника не з його вини, а у результаті протиправних дій іншої особи;
- особами, на яких поширюється дія пункту 13.1 статті 13 Закону;
- у разі недостатності коштів та майна страховика-учасника МТСБУ, що визнаний банкрутом та/або ліквідований, для виконання його зобов'язань за договором обов'язкового автострахування;
- у разі надання страхувальником або особою, відповідальність якої застрахована, свого транспортного засобу працівникам міліції та медичним працівникам закладів охорони здоров'я згідно з чинним законодавством.

За рахунок коштів Фонду страхових гарантій відшкодовується шкода:

- у разі недостатності коштів та майна страховика – повного члена МТСБУ, що визнаний банкрутом та/або ліквідований, для виконання його зобов'язань за договором обов'язкового автострахування;
- у разі її заподіяння власниками транспортних засобів, якщо такі власники надали відповідним уповноваженим органам інших країн страховий сертифікат "Зелена картка", виданий від імені страховиків-членів МТСБУ, та за умови, що такий страховик не відшкодував шкоду;
- у разі її заподіяння транспортним засобом, зареєстрованим в іншій країні, щодо якого був виданий іноземний страховий сертифікат "Зелена картка", що діяв на день дорожньо-транспортної пригоди на території України.

Кризова ситуація, яка склалася на фінансовому ринку під дією негативних політичних та економічних факторів обумовлює нові виклики для ефективного функціонування механізму фінансових гарантій у обов'язковому автострахуванні. Серед питань, які потребують подальшого удосконалення є:

Скорочення строку врегулювання претензій потерпілих. За інформацією МТСБУ, середній строк врегулювання заяв потерпілих, з дня отримання заяви про страхове відшкодування до дати першої виплати, складає: в 2013 році – 109 днів, в 2014 – 125 днів.

Підвищення якості та достатності активів страховиків-членів МТСБУ для виконання зобов'язань за укладеними договорами страхування, іншими поточними та довгостроковими зобов'язаннями. За експертною оцінкою МТСБУ, більше половини страховиків-членів МТСБУ мають недостатній або граничний обсяг активів для таких цілей.

Встановлення для страховиків-членів МТСБУ адекватного рівня відрахувань із зібраних премій за договорами обов'язкового страхування до фондів. Недостатність коштів страховиків, які є банкрутами, або по відношенню до яких відкрита процедура банкрутства, для здійснення страхових виплат за заявленими вимогами, станом на 31.12.2014 досягла майже 17 млн.грн.

Окремим аспектом, який сприятиме якісному та кількісному вдосконаленню фінансового механізму гарантій у системі автотранспортного страхування в Україні стане імплементація у найближчій перспективі положень Директиви 2009/103/ЄС [4] (далі – Директива) відповідно до підписаної Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, яка визначає необхідність приведення стандартів страхування до Європейських вимог.

Перш за все, йдеться про запровадження упродовж наступних 8 років мінімальних сум страхового покриття, а саме:

- за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих не менше ніж 1 млн. євро на одного потерпілого та не менше ніж 5 млн. євро за одним страховим випадком, незалежно від кількості потерпілих;
- за шкоду, заподіяну майну не менше ніж 1 млн. євро за одним страховим випадком, незалежно від кількості потерпілих.

Вимогами Директиви також обумовлюється необхідність заснування в Україні додаткових адміністративних органів (компенсаційний орган, представники з врегулювання вимог, інформаційний центр), що у свою чергу призведе до перевизначення правосуб'єктності МТСБУ, як організації, яка гарантує здійснення виплат за договорами обов'язкового автострахування.

ЛІТЕРАТУРА

1. Road Vehicle Fleet. UNECE. Statistical database [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://w3.unece.org/pxweb/database/STAT/40-TRTRANS/02-TRRoadFleet/?lang=1>
2. Аварійність на автошляхах України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua/people/5.htm>
3. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 01.07.2004 № 1961-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua>.
4. Directive 2009/103/EC of the European Parliament and of the Council of 16 September 2009 relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles, and the enforcement of the obligation to insure against such liability [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32009L0103>

К. Сокол,

*аспірантка кафедри міжнародних економічних відношень
Харківського національного університету ім. В.Н. Каразіна
м. Харків, Україна*

МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ МАРКЕТИНГОВОЇ КОРПОРАТИВНОЇ СТРАТЕГІЇ ІТ-КОМПАНІЇ

Сучасний світовий ринок інформаційних технологій характеризується високим рівнем конкуренції як між окремими компаніями, так і між цілими країнами, високою динамікою розвитку і високим ступенем наукоємності й інноваційності, особливостями поведінки споживачів, а також специфікою продукції та послуг, які пропонуються на цьому ринку. У зв'язку з цим, компанії, які функціонують на світовому ринку інформаційних технологій, змушені постійно вдосконалювати свою продукцію, розширювати асортимент і якість послуг, оптимізувати процеси виробництва і управління, а також використовувати усі доступні ресурси та інструменти, які дозволяють їм протистояти конкуренції, що постійно зростає. [1; 2].

Таким чином, питання, які пов'язані з формуванням маркетингових стратегій виходу українських ІТ-компаній на світовий ринок інформаційних технологій, мають на даний час досить актуальний характер.

Мета дослідження – обґрунтувати методичні засади формування маркетингової стратегії виходу ІТ-компанії на світовий ринок інформаційних технологій.

Не зважаючи на те, що питання, які пов'язані з трактуванням маркетингових стратегій та їхньою класифікацією, є предметом досліджень багатьох українських та іноземних авторів, стратегії виходу на зовнішній ринок, як різновиди маркетингових стратегій, зазвичай чітко не виокремлюються за певними класифікаційними ознаками. Крім того, саме поняття стратегії виходу на зовніш-