

ализовать иные процедуры, направленные на защиту интересов банка в случае ухудшения кредитоспособности заемщика. Ранжированием кредитов называется метод систематической и объективной классификации ссудного портфеля банка в соответствии с характеристиками качества и риска.

Основная цель классификации активов состоит в улучшении качества портфеля за счет:

- использования сигналов, предупреждающих заранее о возможной неплатежеспособности заемщиков;
- оперативного структурирования управленческой информации;
- определения стандартов для установления границ ответственности.

Банки классифицируют кредитные риски по каждому кредиту в момент его предоставления. Классификация активов банка, оценка кредитных рисков производятся на комплексной основе в соответствии с Постановлением Правления Национального банка Республики Беларусь от 19.02.2001 г. № 33 «Об утверждении правил формирования и использования специального резерва на покрытие возможных убытков по активам банка, подверженным кредитному риску».

Исходный рейтинг позволяет банкам балансировать риск своих кредитных портфелей и сигнализировать о первоочередных направлениях проверок. При появлении каких-либо проблем классификация меняется в зависимости от степени риска и вероятности нормального погашения кредитов. После того, как были выявлены проблемные активы, банку следует создать адекватные резервы для покрытия возможных убытков. Подобного рода действия позволяют банкам адекватно подходить к определению оптимального размера резерва на покрытие убытка, причиненного невозвращенными кредитами, и, соответственно, разрабатывать экономически обоснованную кредитную политику.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ

Г. Шкурко

Белорусский государственный экономический университет, Минск

В условиях перехода к рыночной экономике государство утрачивает функции гаранта возмещения ущерба, наносимого физическим и юридическим лицам как природными силами, так и экономическими факторами. Эту роль принимает на себя система страхования.

Гражданская ответственность владельцев транспортных средств подразумевает обязательство владельца автомобиля (автофургона, автобуса и т.д.) полного возмещения третьему лицу убытков в случае возникновения дорожно-транспортного происшествия по его вине. Размер ущерба может исчисляться крупными суммами, поэтому самостоятельно возместить этот ущерб владелец автомобиля, как правило, не в состоянии. По этой причине практически во всех странах Европы законодательно введено обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Страхование ответственности является сравнительно новой отраслью страхования для Республики Беларусь, которая стала активно развиваться лишь с 1999 г. Страхование ответственности защищает имущественные интересы страхователей (застрахованных лиц) в случаях причинения ими вреда личности или ущерба имуществу граждан (физических лиц) и юридических лиц. Экономическая основа страхования гражданской ответственности связана с имущественной ответственностью граждан или юридических лиц за свои действия. Причинение вреда другому лицу является основанием для возникновения гражданских прав и обязанностей: прав со стороны пострадавшего и обязанностей со стороны причинителя вреда. Пострадавшее физическое или юридическое лицо обретает право требования возмещения вреда от лица, виновного в его причинении. В силу необходимости возмещения в полном объеме нанесенного вреда пострадавшему у страхователя (причинителя вреда) возникает имущественный интерес, который и является объектом страхования гражданской ответственности.

В действующем гражданском законодательстве предусмотрено, что владельцы источников повышенной опасности обязаны возместить причиненный по их вине ущерб, если не будет доказано, что он возник в результате действия непреодолимой силы или умысла потерпевшего. До 1999 г. рассмотрение судами дел по возмещению вреда, причиненного дорожно-транспортным происшествием, длилось достаточно долго, затраты по возмещению ущерба зачастую оказывались настолько большими, что виновник был не в состоянии их возместить, а в случае смерти виновного лица или его осуждении на длительный срок возмещение ущерба становилось проблематичным. Кроме того, в ряде случаев было вообще невозможно предъявить претензии водителю, к примеру, виновному в аварии, произошедшей вследствие гололеда, внезапного и непредвиденного отказа важных механизмов транспортного средства и т.д. Поэтому введение обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств явилось наилучшим решением данной проблемы.

Непродолжительная практика проведения данного вида страхования показала несовершенство проведения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а именно:

- лимит ответственности за вред, причиненный в результате дорожно-транспортного происшествия, установленный в первоначальном размере 3 тыс. евро по имуществу и по жизни или здоровью являлся незначительным, поскольку часто не покрывал ущерба, причиненного в ДТП, и владельцам автотранспортных средств приходилось решать вопросы возмещения ущерба в основном через суд, то есть взыскивать сумму, превышающую лимит ответственности, с виновника ДТП;

- установленные первоначально размеры страховых взносов были незначительными, что повлекло за собой большую убыточность этого вида страхования для страховщиков и снизило их заинтересованность в дальнейшем осуществлении данного вида страхования;

- не стимулировалась безубыточное прохождение договора страхования, что влекло за собой уменьшение заинтересованности владельцев автотранспортных средств в безопасной, осторожной, а, следовательно, в безаварийной езде.

В связи с этим была введена система бонус-малус, предусматривающая снижение страхового взноса за безаварийную езду и надбавки за совершенное по вине страхователя ДТП. Лимит ответственности за вред, причиненный в результате дорожно-транспортного происшествия, был установлен в размере 5 тыс. евро (одинаково по имуществу и жизни или здоровью потерпевшего). Однако и этой суммы не всегда достаточно для восстановления здоровья или ремонта дорогой машины, поэтому часть дел, как правило, проходит через суд.

Кроме того, Беларусь входит в систему «Зеленая карта», а в европейских странах лимиты ответственности намного выше или вообще неограниченны. К примеру, неограниченны покрытия убытков физических лиц вследствие причинения вреда их здоровью или лишения их жизни в Бельгии, Франции, Ирландии, Люксембурге, Великобритании, Финляндии и Норвегии; покрытия имущественного ущерба неограниченны в Бельгии и Люксембурге.

Поэтому целесообразно было бы постепенно увеличивать сумму лимита ответственности за счет постепенного повышения страховых взносов, что позволит снизить количество дел, разбираемых в суде, а также осуществлять полное возмещение потерпевшему ущерба, причиненного в результате дорожно-транспортного происшествия.

ПРОЦЕСС СОЗДАНИЯ ЕДИНОЙ ЕВРОПЕЙСКОЙ ВАЛЮТЫ И ЕЕ РАЗВИТИЕ

В. Шнякин

Пинский высший банковский колледж

На фоне объединения денежных систем Республики Беларусь и Российской Федерации просматривается актуальность данной темы, а также по причине того, что ЕЭС является крупным торговым партнером нашего государства.

Процесс объединения Европейской валютной системы был начат в 70-х гг. XX в. в связи с распадом Бреттон-Вудской системы. Первым шагом в создании единой европейской системы валют было введение в 1971 г. единого механизма регулирующих валютных курсов, но это не явилось выходом из сложившейся ситуации, да и сам механизм просуществовал недолго. Решением данной проблемы стал Маастрихтский договор 1992 г., где появилось соглашение о переходе к единой валюте, сроки введения которой были одобрены главами государств или правительств 15 стран ЕС на заседании Европейского совета в Мадриде в декабре 1995 г. Тогда же было принято решение о ее названии – евро.

Процесс материального выражения единой валютной системы Европы так же проходил в несколько этапов. Первой появилась виртуальная денежная единица ере, служившая для внутривосточного применения, затем такая же виртуальная, но предназначенная уже для международных расчетов – эюко. С января 2002 г. ЕСЦБ постепенно начал вводить в обращение банкноты евро и изымать банкноты национальной валюты. Параллельно страны-участницы перешли к использованию в обращении евро-монет и изъятию монет национальных ва-