

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ МОРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

PROSPECTS FOR DEVELOPMENT OF INSURANCE OF MARINE TRANSPORTATION IN UKRAINE

УДК 368.01

Бондаренко П.В.

старший викладач кафедри
фінансового менеджменту
та фондового ринку
Одеський національний економічний
університет

Сташкевич Н.М.

старший викладач кафедри
фінансового менеджменту
та фондового ринку
Одеський національний економічний
університет

Бондаренко В.Г.

старший викладач кафедри
комп'ютерної інженерії
Одеська національна академія
харчових технологій

Bondarenko Pavel

Odessa National Economic University

Stashkevich Natalia

Odessa National Economic University

Bondarenko Valeriy

Odessa National Academy
of Food Technologies

У статті розглянуто дослідження особливостей страхування морських перевезень в Україні. Сформульовано підходи до міжнародного досвіду системи страхування морських перевезень в Україні. Наведено приклади загальних тенденцій на страховому ринку в розрізі страхування морських перевезень в Україні. Охарактеризовано перспективи розвитку страхування морських перевезень в Україні. Представлено інформацію про вантажоперевезення на морському транспорті, кількість та динаміку зміни кількості страхових компаній на ринку морських вантажоперевезень. Проведено аналіз морського страхування в Україні, який дав змогу виділити проблеми його організації. Охарактеризовано страховики, які пропонують судновласникам значно вужчий обсяг страхового покриття порівняно з розвиненими країнами. Виявлено, що у звітності страховиків не виділяється окремо страхування вантажів та багажу (вантажобагажу), що перевозяться морським транспортом, тому можна проаналізувати стан і тенденції розвитку в цьому напрямі.

Ключові слова: ринок морського страхування, страхування морських перевезень, активи страхової компанії, пасиви страхової компанії, міжнародний страховий ринок.

В статье рассмотрены исследования особенностей страхования морских пере-

возок в Украине. Сформулированы подходы к международному опыту системы страхования морских перевозок в Украине. Приведены примеры общих тенденций на страховом рынке в разрезе страхования морских перевозок в Украине. Охарактеризованы перспективы развития страхования морских перевозок в Украине. Представлена информация о грузоперевозках на морском транспорте, количестве и динамике изменения количества страховых компаний на рынке морских грузоперевозок. Проведен анализ морского страхования в Украине, который позволил выделить проблемы его организации. Охарактеризованы страховщики, которые предлагают судовладельцам более узкий объем страхового покрытия по сравнению с развитыми странами. Обнаружено, что в отчетности страховщиков не выделяется отдельно страхование грузов и багажа (грузобагажа), которые перевозятся морским транспортом, поэтому можно проанализировать состояние и тенденции развития в этом направлении.

Ключевые слова: рынок морского страхования, страхование морских перевозок, активы страховой компании, пассивы страховой компании, международный страховой рынок.

The peculiarity of marine insurance is that it is highly professional. To implement it, the company must have the necessary and up-to-date information base, as well as a team of skilled and experienced specialists. Unfortunately, many Ukrainian insurance companies underestimate the complexity and specificity of maritime insurance and take up this activity without expertise or trained specialists. As a result, ships are insured as coastal property, and issued insurance contracts do not meet the international requirements for the insurance of marine risks. Moreover, such companies often go to dumping, resulting in the size of insurance premiums are reduced to negligible quantities, for which it is impossible to transfer the risk of reinsurance. Thus, at the initial stage of insurance, a situation arises where, in the event of an insured event, the insurance indemnity will not be paid. All this undermines customer confidence in the Ukrainian insurance market as a whole. One of the problems is the poor technical state of inland water transport in Ukraine. At the same time, the prospects for the development of the market, in many respects, will depend on the pace of implementation of state programs for updating the domestic sea and river fleet. Tariff policy, taxation system in the Navy should be directed not so much to replenish the funds of the state treasury as, first of all, they should aim at promoting and improving the financial condition of ship-owners and reducing their dependence on state subsidies, which is already decreasing from year by year. In the context of lowering the budget financing of the maritime industry, it is also appropriate to create a favorable climate for domestic and foreign investors who are ready to invest in the development of the Ukrainian Navy. It should be noted that according to statistics, most of the accidents are not due to technical parameters of the vessel, but as a result of the unpreparedness of ships to emergency situations, due to the decrease in the number of crew and its lack of training. In our country, the professionalism of sailors and rivers remains at a rather high level. Another problem is that insurance companies that do not have sufficient expertise and expertise in attracting insurers through dumping, but in the event of an insurance event, the insurance indemnity is not paid in full or not at all, which undermines the confidence in the insurance market as a whole. In connection with this, there is a need for the training of professionals who carry out maritime insurance.

Key words: maritime insurance market, maritime insurance, insurance company assets, insurance company liability, international insurance market.

Постановка проблеми. Морські перевезення є одним із найбільш ризикованих видів діяльності. У 2018 році послуги з морського страхування надавали 25 страхових компаній в Україні. При цьому страхові виплати були здійснені п'ятьма страховиками, що становить 20% загальної кількості компаній, які надають послуги з цього виду страхування. Україні слід активніше використовувати передовий зарубіжний досвід щодо розроблення законодавчої бази морського страхування вантажоперевезень (ратифікувати Гамбурзькі правила, привести українські правила страхування вантажоперевезень у відповідність до міжнародних стандартів). Також в Україні можливим видається створення клубів взаємного страхування, які можуть діяти як неприбуткові організації задля страхування своїх учасників. Крім того, доцільно впроваджувати міжнародний досвід додаткового морського страхування, що визначається обмеженістю подій, які будуть вважатися страховими випадками.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Окремі питання, пов'язані зі страхуванням міжнародних вантажоперевезень на морському транспорті, управлінням ризиками в торговому мореплаванні, забезпеченням безпеки вантажоперевезень, розглянуті в працях таких вітчизняних та зарубіжних вчених, як Т.М. Артюх, В.А. Бабенко, В.Д. Базилевич, Л.Ю. Балакірев, О.О. Балобанов, Р.Й. Бачо, В.А. Васильєв, А.С. Головачов, О.М. Гончаренко, Г.Л. Губіна, А.Н. Залетов, Л.Л. Кінащук, Ю.М. Клапків, О.М. Климюк, Н.О. Коваленко, Ю.О. Костенко, С.О. Кузнецов, О.В. Літвінова,

І.О. Манько, С.С. Осадець, Т.А. Ротова, О.С. Світлична, М.Д. Чорняк, Л.А. Шило, Н.В. Яременко. Водночас більшість досліджень присвячена загальним питанням морського страхування, безпеки, мореплавання та вантажоперевезень, що дає змогу відзначити недостатню розробленість проблем страхування вантажоперевезень морським транспортом. Проте певні питання потребують подальшого дослідження з урахуванням процесів глобалізації та інтернаціоналізації фінансових ринків. До таких питань слід віднести зміну стратегії в розвитку нових послуг, продуктів та інструментів, виявлення чинників, що ідентифікують загрози функціонуванню страхового ринку.

Постановка завдання. З огляду на масштабність функціонування страхового ринку та його значення в економіці країни метою статті є визначення певних тенденцій та перспектив функціонування страхування морських перевезень і страхового ринку України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Морські перевезення є одним із найбільш ризикованих видів діяльності. Пора року, коли здійснюється рейс, тип, технічний стан судна, вид вантажу, район плавання та інші обставини суттєво впливають на ступінь збереженості вантажу та самого судна. На морські перевезення припадає приблизно 80% міжнародної торгівлі, якщо говорити про обсяги, й більше 70% у грошовому вираженні. В Україні важливість морських перевезень також не підлягає сумніву. Їх динаміка представлена на рис. 1.

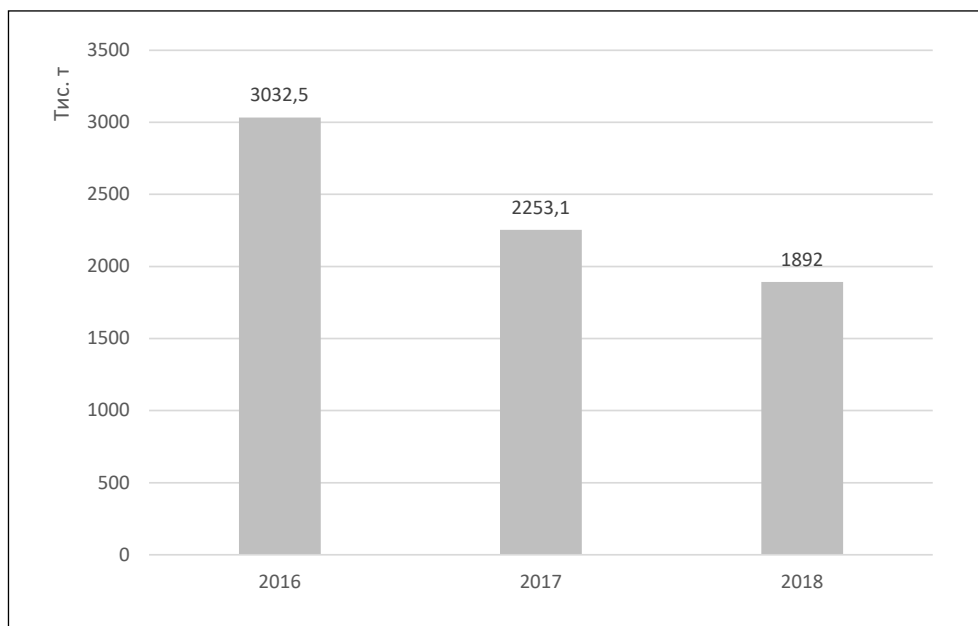


Рис. 1. Динаміка перевезень морським транспортом в Україні за 2016–2018 роки, тис. т

Джерело: складено за джерелом [1, с. 80–88]

З рис. 1 видно, що обсяги перевезень морським транспортом мають чітку тенденцію до скорочення: якщо у 2016 році вони склали 3 032,5 тис. т, то у 2018 році їх обсяг скоротився на 50,42%, склавши лише 1 892 тис. т. Причини такої ситуації різні, але однією з них слід вважати перекрыття шляхів України до Маріупольського та Бердянського портів. Тут слід відзначити, що на узбережжі України (у Бердянську та Маріуполі) розташовані великі порти, через які на експорт традиційно йде велика частка продукції металургії, що є однією з головних статей українського експорту.

Згідно з даними, наданими Міністерством інфраструктури на запит “BBC News Україна”, а також даними Адміністрації морських портів України доходи обох портів скоротилися. Якщо за січень-липень 2017 року Маріупольський порт отримав майже 783 млн. грн. доходів, то за той самий час у поточному році ці доходи становили менше 637 млн грн. Така ж сама ситуація спостерігається

з портом у Бердянську (105,6 млн. грн. доходів за сім місяців цього року проти 185,5 млн. грн. – минулого). Отже, доходи впали на понад третину. Якщо порівнювати загальні дані 2018 і 2017 років, то можна сказати, що ці обсяги скоротилися приблизно на 10% (як у Бердянську, так і в Маріуполі). Проте зменшення тоннажу перевалки експортних вантажів було й торік. Станом на початок 2019 року через Маріуполь йдуть 5,6% морського експорту України, а через Бердянськ – майже 2% [38].

В табл. 1 представлено динаміку перевезення вантажів морським транспортом за видами вантажів за 2018 рік.

З даних табл. 2 видно, що більшість вантажів перевозиться в Україні закордонним морським транспортом. Причому домінуючими вантажами є товарно-штучні вантажі. Під час здійснення морських перевезень внутрішнім транспортом найбільше перевозиться сипучих та товарно-штучних вантажів.

Таблиця 1

Динаміка перевезення вантажів морським транспортом за видами вантажів за 2018 рік, тис. т

Показник	Перевезено вантажів, усього	Зокрема, у сполученні	
		внутрішньому	закордонному
Усього	1 892,0	684,8	1 207,2
наливні вантажі	30,0	30,0	–
нафта	5,0	5,0	–
нафтопродукти	25,0	25,0	–
сипучі вантажі	672,4	471,7	200,7
кокс	23,4	–	23,4
руда будь-яка	37,8	23,0	14,8
будівельні вантажі	71,1	2,5	68,6
хімічні та мінеральні добрива	6,5	–	6,5
зерно та продукти перемелу	468,8	416,3	52,5
інші сипучі вантажі	64,8	29,9	34,9
тарно-штучні вантажі	1 175,5	183,1	992,4
автомобілі, автокрани	14,9	–	14,9
деревина	5,8	–	5,8
чорні метали	1 005,7	183,1	822,6
зокрема, чавун	87,2	–	87,2
металопрокат у в'язках	810,8	141,8	669,0
труби	26,6	26,6	–
інші вантажі чорних металів	81,1	14,7	66,4
папір	3,0	–	3,0
бавовна, льон та інші волокнисті вантажі	1,5	–	1,5
хімічні та мінеральні добрива	5,8	–	5,8
продовольчі вантажі	28,2	–	28,2
зокрема, зерно	3,6	–	3,6
овочі та фрукти	4,8	–	4,8
інші продовольчі вантажі	19,8	–	19,8
інші тарно-штучні вантажі	110,6	–	110,6
вантажі в контейнерах (брутто)	0,4	–	0,4
інші вантажі	13,7	–	13,7

Джерело: [2]

З рис. 2 видно, що скорочуються обсяги перевезень морським транспортом як у розрізі внутрішнього сполучення (на 62,73%), так і закордонного сполучення (на 68,34%) за останні три роки. При цьому слід зазначити, що ризики страхові в цьому

виді перевезень зросли. Отже, стан морського судноплавства в Україні впливає на розвиток морського страхування.

На рис. 3 представлено кількість компаній, які функціонували на ринку морського стра-

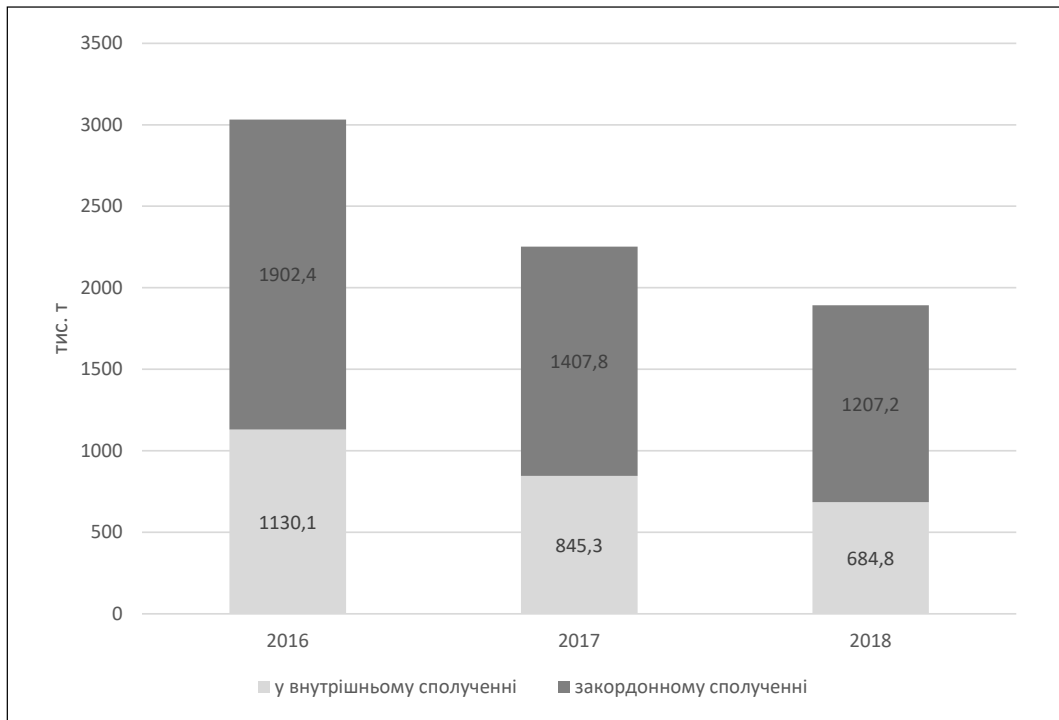


Рис. 2. Динаміка перевезень морським транспортом в розрізі внутрішнього та закордонного сполучення за 2016–2018 роки

Джерело: [2]

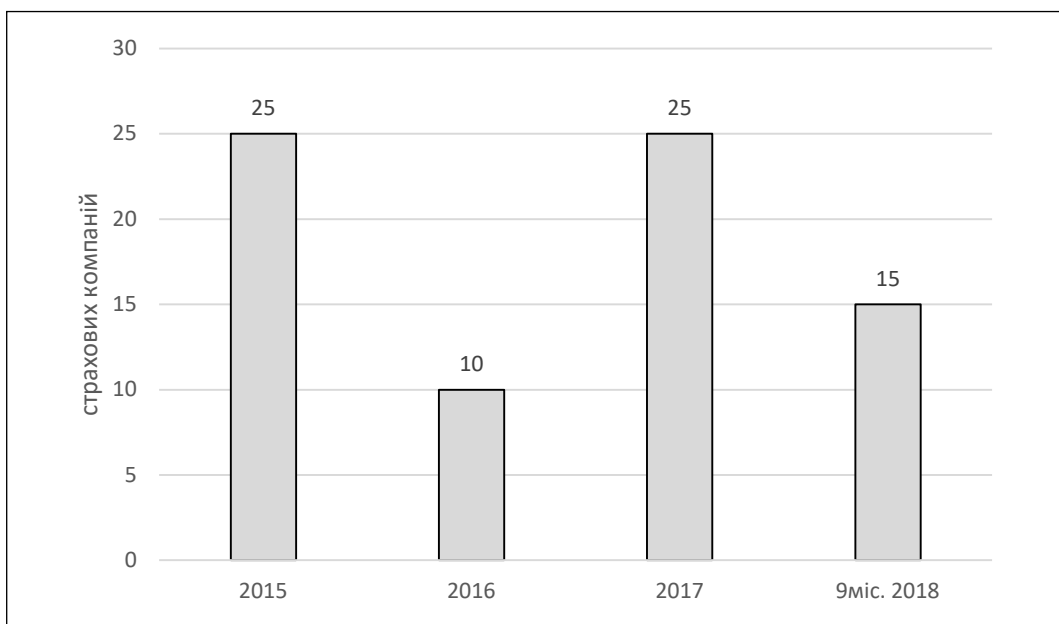


Рис. 3. Кількість страхових компаній, які функціонували на ринку морського страхування у 2015–2018 роках

Джерело: [3]

хування й брали участь у рейтингу журналу «Форіншурер».

З рис. 3 видно, що кількість компаній, які брали участь у морському страхуванні, залежно від років значно різнилася. Причому за договорами добровільного страхування водного транспорту страхові компанії України віддають у перестраховання майже половину ризиків, а за договорами добровільного страхування цивільної відповідальності власників водного транспорту – близько 60%. Водночас за 2015–2018 роки не відбувалося компенсації страхових виплат за договорами добровільного страхування цивільної відповідальності власників водного транспорту, переданими у перестраховання. Отже, цей вид страхування потребує більш зваженої політики перестраховання від вітчизняних страховиків. Загалом кількість договорів, укладених за договорами добровільного морського страхування в Україні, скорочується.

Далі розглянемо статистичні дані щодо страхування міжнародних морських перевезень. Так, згідно з даними “Global marine insurance report 2017”, підготованих IUMI (International Union of Marine Insurance – Міжнародний союз морського страхування), страхові премії з морського страхування становили у 2017 році 28,5 млрд. дол. Розподіл страхових премій за основними видами морського страхування наведено на рис. 4.

За останнє десятиліття воно подвоїлося, до 2017 року сягнувши одинадцяти одиниць за рік, тому рівень аварійності флоту є критичним фактором глобальної економіки та об'єктом пильної уваги страховиків.

На рис. 5 відображено розподіл страхових премій із морського страхування у 2017 році за регіонами. Слід зазначити, що за останнє десятиліття епіцентром втрат світового флоту стали морські води Південного Китаю, Індонезії, Індокитаю та Філіппін. У 2017 році тут загинули 22 судна, що склало чверть усіх корабельних аварій за рік. З року в рік зростає кількість загиблих суден і в районі Східного Середземномор'я, і на Чорному морі.

О.О. Балобанов відзначає, що вітчизняний ринок страхування вантажів перебуває в стадії становлення й має досить великий потенціал розвитку. Сьогодні частка застрахованих вантажів складає

не більше 40%. Більшу частину складають експортні вантажі, які застраховані згідно з чинними правилами міжнародної торгівлі, затвердженими Міжнародною торговельною палатою, які зведені в редакції «Інкотермс 2010». Останнім часом в Україні не так швидко розвивається ринок страхування вантажів, який практично повністю орієнтований на міжнародну практику страхування [1, с. 83].

Очевидно, що для перспективного розвитку страхування морських перевезень страховики повинні переорієнтуватися на інтереси страхувальників.

Вважаємо, що збільшити обсяги страхування морських перевезень в Україні можна за рахунок:

- збільшення ставок комісійних винагород страховим агентам (брокерам), які виконують страхування вантажів, що перевозяться морським транспортом для підвищення мотивації даних співробітників під час укладення договорів страхування;
- збільшення обсягу та якості проведення реклами цього виду страхування у вигляді банерів, листівок, використання засобів масової інформації;



Рис. 4. Структура страхових премій із морського страхування за видами у 2017 році

Джерело: [5]

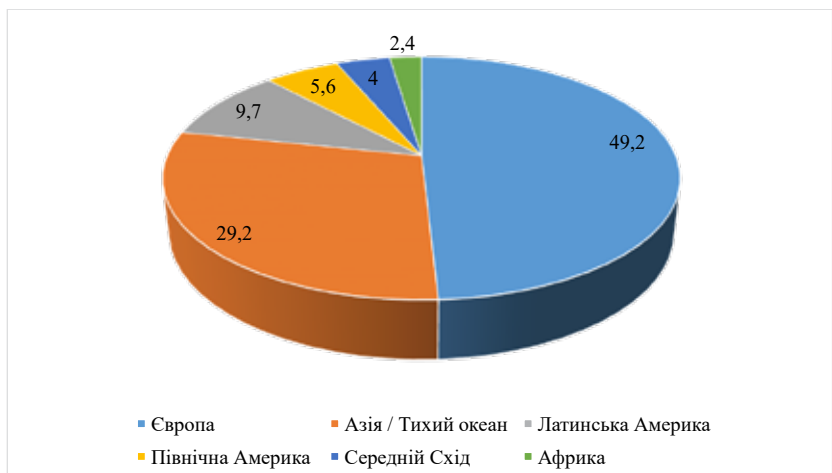


Рис. 5. Структура страхових премій із морського страхування за регіонами у 2017 році

Джерело: [5]

– вдосконалення роботи, пов'язаної зі зменшенням збитків без тяганини, затримки виплат відшкодувань, оскільки це негативно позначається на іміджі страхових компаній, а без вирішення цієї проблеми компанія може втратити клієнтів, які перейдуть до конкурентів;

– збільшення ступеня надійності цієї галузі та встановлення єдиних стандартів надання страхових послуг, використовуваних в міжнародній практиці (встановлення системи ГЛОНАСС, тобто глобальної навігаційної супутникової системи, відстеження пересування вантажу тощо).

Також вважаємо за доцільне створити в Україні Союз морських страховиків. Слід зазначити, що подібні союзи існують практично в усіх країнах, де є страховики морських ризиків, тому поява такої організації в Україні є логічно обґрунтованою та може свідчити про достатню зрілість ринку морського страхування в нашій країні.

Страховики повинні усвідомити спільність низки інтересів та проблем на ринку, незважаючи на те, що працюють в умовах жорстокої конкуренції один з одним.

Висновки з проведеного дослідження. Підбиваючи підсумок, можемо зробити такі висновки.

1) Морські перевезення є одним із найбільш ризикованих видів діяльності. У 2018 році послуги з морського страхування надавали 25 страхових компаній в Україні. При цьому страхові виплати були здійснені п'ятьма страховиками, що становить 20% від загальної кількості компаній, які надають послуги з цього виду страхування. Страхові компанії України надають послуги з добровільних та обов'язкових видів морського страхування.

2) Україні слід активніше використовувати передовий зарубіжний досвід щодо розроблення законодавчої бази морського страхування вантажоперевезень (ратифікувати Гамбурзькі правила, привести українські правила страхування вантажоперевезень у відповідність до міжнародних стандартів). Також в Україні можливим видається створення клубів взаємного страхування, які можуть діяти як неприбуткові організації задля страхування своїх учасників. Крім того, доцільно впроваджувати міжнародний досвід додаткового морського страхування, що визначається обмеженістю подій, які будуть вважатися страховими випадками.

3) Аналіз стану морського страхування в Україні дав змогу виділити такі проблеми його організації, як існування великого переліку ризиків, які можуть включатися лише як додаткові; наявність у договорів страхування багатьох винятків зі страхових випадків, що обумовлюється сучасним фінансовим станом страховиків; пропозиція вітчизняними страховиками судовласникам набагато вужчого обсягу страхового покриття порівняно з розвинутими країнами; неможливість страхо-

виками спрогнозувати з достатнім коефіцієнтом довіри характер та час настання у майбутньому аварійних випадків за наявності лише динамічних показників розвитку аварійних випадків окремо взятого судна; втрата з поля зору страхових компаній такого важливого фактору, як аварійні випадки, що настають під впливом людського чинника; не виділення у звітності страховиків окремо страхування вантажів та багажу (вантажобагажу), що перевозяться морським транспортом, що не дає змогу проаналізувати стан та тенденції розвитку в цьому напрямі.

4) Для розвитку морського страхування в Україні страховики повинні вирішувати наявні проблеми та переорієнтуватися на інтереси страхувальників. Необхідне реформування діючої системи страхування вантажів, що перевозяться морським транспортом, застосування інноваційних методів управління всіма складовими страхових відносин. Доцільним є створення в Україні Союзу морських страховиків. Подібні союзи існують практично в усіх країнах, де є страховики морських ризиків, тому поява такої організації в Україні є логічно обґрунтованою та може свідчити про достатню зрілість ринку морського страхування. Зазначені рекомендації сприятимуть розвитку ринку морського страхування в Україні, підвищенню якості наданих страхових послуг та більш повному забезпеченню інтересів і потреб страхувальників.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК:

1. Климчук О.М., Дадак О.О. Роль та діяльність страхового брокера в розвитку страхового ринку України. *Науковий вісник Львівського національного університету ветеринарної медицини та біотехнологій ім. С.З. Гжицького*. 2010. Т. 12. № 2 (5). С. 56–59.
2. Ліга страхових організацій України : офіційний сайт. URL: <http://uainsur.com> (дата звернення: 10.04.2019).
3. Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг : офіційний сайт. URL: <http://www.dfp.gov.ua> (дата звернення: 20.04.2019).
4. Приказюк Н.В. Діяльність страхових брокерів в Україні та її регулювання. URL: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=1780> (дата звернення: 23.04.2019).
5. Global marine insurance report 2018. URL: https://cefor.no/globalassets/documents/statistics/iumi-statistics/2018/monday-1155-seltmann_final.pdf (дата звернення: 24.04.2019).

REFERENCES:

1. Klymiuk O.M., Dadak O.O. (2010) Rol ta diialnist strakhovoho brokera v rozvytku strakhovoho rynku Ukrainy [The role and activity of the insurance broker in the development of the insurance market of Ukraine] *Naukovyi visnyk Lvivskoho natsionalnoho universytetu veterynarnoi medytsyny ta biotekhnolo-*

hii im. S.Z. Gzhytskoho, vol. 12, no. 2 (5), pp. 56–59 (in Ukrainian).

2. Liha strakhovykh orhanizatsii Ukrainy : ofitsiinyi sait. Available at: <http://uainsur.com> (accessed: 10 April 2019).

3. Natsionalna komisiia, shcho zdiisniuie derzhavne rehuliuivannia u sferi ryнкiv finansovykh posluh : ofitsiinyi sait. Available at: <http://www.dfp.gov.ua> (accessed: 20 April 2019).

4. Prykaziuk N.V. Diialnist strakhovykh brokeriv v Ukraini ta yii rehuliuivannia [Activities of insurance brokers in Ukraine and its regulation]. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=1780> (accessed: 23 April 2019).

5. Global marine insurance report 2018. Available at: https://cefor.no/globalassets/documents/statistics/iumi-statistics/2018/monday-1155-seltmann_final.pdf (accessed: 24 April 2019).