

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

Тутов В.О., аспірант кафедри фінансового менеджменту та фондового ринку, Одеського національного економічного університету, м. Одеса, Україна
e-mail: alwswfnfly@ukr.net
ORCID ID: 0009-0000-4206-6946

***Анотація.** Метою статті є визначення проблемних питань щодо розвитку страхування водного транспорту України. Визначено важливість страхування водного транспорту та його взаємозв'язок зі станом торговельного флоту. Методологією стали загальнонаукові підходи щодо систематизації страхування з метою запобігання неоднозначного трактування термінів та суперечливих висновків/рекомендацій. Запропоновано перелік чинників, що негативно впливають на розвиток ринку страхування водного транспорту, та факторів, що уповільнюють розвиток страхового ринку загалом. Практичне значення систематизації та чіткого опису проблемних питань постає через важливість ролі водного транспорту у міжнародній торгівлі, глобалізаційних процесах та при стагнації вітчизняного ринку страхування.*
Ключові слова: страхування, водний транспорт, торговельний флот, страхові резерви, морські ризики, вантаж.

PROBLEMATIC ISSUES OF THE INSURANCE DEVELOPMENT OF WATER TRANSPORT IN UKRAINE

Tutov Vitalii, Ph.D. student, Department of Financial Management and Stock Market, Odesa National Economic University, Odesa, Ukraine
e-mail: alwswfnfly@ukr.net
ORCID ID: 0009-0000-4206-6946

***Abstract.** The purpose of the article is to identify problematic issues regarding the development of water transport insurance in Ukraine. The importance of water transport insurance and its relationship with the condition of the merchant fleet is determined. Respectively general scientific approaches to the systematization of water transport segment of insurance market became the main methods in order to prevent ambiguous interpretation of terms and obtaining opposite, contradictory conclusions and recommendations. A list of factors that negatively affect the development of the water transport insurance market and factors that slow down the development of the insurance market as a whole is proposed. Problematic issues have been identified according to the state regulation sector: The main problematic issues in the development of the water transport insurance market are: the low level of insurance payments and the problem of integrity of insurance companies; public distrust of insurance companies and low interest in insurance products; state of the local and domestic transport fleet; non-systematic and lack of a single strategy of state regulation of the sphere of water transport and insurance; the formation of an unbalanced structure of the insurance portfolio of individual insurance companies and the resulting disproportions in the development of various types of insurance; the limitation of liquid and reliable instruments for the implementation of investment activities of insurance companies. The practical importance of systematization and clear description of problematic issues regarding water transport insurance respectively arises due to the importance of the role of water transport in international trade, globalization processes, and at the same time stagnation of the domestic insurance market.*

Keywords: insurance, water transport, merchant fleet, insurance reserves, maritime risks, cargo,

JEL Classification: G220

Постановка проблеми. З розвитком світового вантажообігу склалася ситуація, коли суттєву частину світового вантажообігу обслуговує водний транспорт. Саме тому, в умовах жвавого розширення міжнародних економічних відносин, мультимодальних перевезень і зростання обсягів зовнішньої торгівлі між країнами та вантажообігу загалом, страхування водного транспорту та вантажоперевезень набуває все більшого значення. Страхування водного транспорту (як частина більш широкого страхування морських ризиків), включає не тільки страхування вантажів (карго), а й всякий майновий інтерес, пов'язаний з торговельним мореплавством, тобто саме судно, вантаж, фрахт (плата за перевезення)/витрати щодо користування судном, очікуваний прибуток від майбутнього продажу вантажу та інші вимоги, що забезпечені самим судном, вантажем на борту і платою за перевезення (фрахтом). У сучасному світі страхування водного транспорту та водних вантажоперевезень, як форма боротьби з водними небезпеками економічними методами, перетворилося на

важливу сферу підприємництва, в якій формуються і перерозподіляються значні потоки фінансів. Тому постає необхідність розгляду, аналізу та пошуку можливих вирішень щодо проблемних питань розвитку страхування водного транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Науковим та практичним проблемам страхування водного транспорту присвячені наукові праці таких вітчизняних дослідників, як: Кнейслер О. [3], Леонов С. [4], Іванова Н. [6], Нечипорук Л. [8], Губіна Г. [9], Баранова В. [10] та багатьох інших.

У наукових працях вчених основна увага приділяється характеристиці проведення та зарубіжному досвіду здійснення страхування водного транспорту, дослідженню видів та типів послуг зі страхування морських ризиків загалом. Водночас потребують подальшого дослідження основні показники, що характеризують стан страхування водного транспорту в Україні, сучасні проблеми та перепони щодо цієї діяльності та її подальшого розвитку та питання вдосконалення страхового захисту при здійсненні страхування таких ризиків.

Відокремлення невирішених раніше частин загальної проблеми. Беручи до уваги важливість ролі водного транспорту у міжнародній торгівлі, глобалізаційних процесах та водночас стагнації вітчизняного ринку страхування постає необхідність систематизації та чіткого опису проблемних питань щодо страхування водного транспорту. Через розрізненість джерел та відсутність єдиного загальноприйнятого чіткого опису проблемних питань щодо страхування водного транспорту в широкому або конкретному сенсі, його визначення має бути розглянуто цілісно, використовуючи досвід зарубіжних країн та ринкових практик, у тому числі шляхом використання методів узагальнення та порівняння поглядів різних авторів на визначення проблематики страхування водного транспорту. А також через систематизацію й стандартизацію отриманого практичного досвіду й знань у сфері заставного менеджменту як складової страхування морських ризиків та страхування майнових інтересів.

Мета дослідження. На основі узагальнення наукових напрацювань у сфері страхування водного транспорту та морських ризиків запропонувати перелік чинників, що негативно впливають на розвиток ринку страхування водного транспорту, та факторів, що уповільнюють розвиток страхового ринку загалом; систематизувати та описати проблемні питання щодо страхування водного транспорту.

Основний матеріал. Насамперед необхідно зазначити, що водний транспортний комплекс в Україні є широко профільною та багатофункціональною структурою, що обслуговує потреби вітчизняної економіки щодо транспортного забезпечення [1].

Водночас сучасний стан вітчизняного торговельного флоту здебільшого не відповідає міжнародним стандартам (експлуатаційні характеристики, основні параметри безпеки, технічне оснащення тощо) та характеризується досить високим рівнем зносу водних (морських) транспортних засобів як і відсутністю контролю у сфері безпеки мореплавства з боку держави. [1]. Необхідно зазначити, що однією з першочергових проблем є відносно низький технічний стан водного транспорту України (насамперед внутрішнього), що можна пов'язати з відсутністю його оновлення ще з часів радянської влади. Водночас перспективи вирішення цієї проблеми (і через це одночасно пасивного розвитку ринку), залежать передусім від темпів впровадження державних програм оновлення національного річкового та морського флоту. Також слід зазначити, що першочерговою метою змін у системі оподаткування водно-транспортної (морської) галузі має бути поліпшення та зміцнення фінансового стану наявних судновласників одночасно із зниженням їх залежності від державних дотацій (які насправді і так скорочуються кожен рік), а не поповнення державної скарбниці.

Більше того, за умов зниження фінансування водно-транспортної (морської) галузі шляхом впровадження бюджетних програм, виникає потреба у створенні (шляхом змін у законодавстві) більш сприятливого клімату для іноземних та вітчизняних інвесторів, які будуть готові інвестувати власні ресурси у розвиток річкового та морського флоту України.

Водночас відповідно до статистичних даних переважна більшість аварій є результатом неготовності суден до надзвичайних ситуацій, що насамперед пов'язано із недостатнім рівнем підготовки екіпажу та зниженням його чисельності, а не через технічні параметри суден чи їх не морехідність. У той же час у нашій країні професіоналізм морських та водних фахівців переважно залишається на відносно високому рівні.

Водний транспорт є суттєвою та невід'ємною частиною світової транспортної системи та історично відіграє важливу роль у міжнародній торговельній системі. Відповідно до даних Комісії ООН з питань розвитку та торгівлі (UNCTAD), більше ніж 70-80% світової торгівлі, що все більше глобалізується, здійснюється шляхом водних перевезень [2].

В сучасних умовах, які характеризуються перманентними кризовими явищами, забезпечення фінансової стійкості стає запорукою функціонування та доміантною подальшого розвитку кожного суб'єкта страхового ринку. Саме індикатор фінансової стійкості є "лакмусовим папірцем" для інвесторів, кредиторів, страхувальників, а її забезпечення потребує чіткого виокремлення факторів впливу та повсякчасної ідентифікації й локалізації на усіх життєвих циклах [3].

Поширення глобальних інтеграційних процесів у світовій економіці й особливо у фінансовому просторі останнім часом створює сприятливі умови для кримінальних структур в частині легалізації доходів, отриманих незаконним шляхом. Водночас зі зростанням кількості посередників на ринку фінансових послуг, які використовують сучасні інформаційні технології, зростають способи та засоби відмивання незаконних коштів. Фінансові технології дають змогу у лічені години укладати договори, надавати фінансові послуги, передавати гроші з одного кінця світу на інший. На передовій запровадження інновацій у фінансових послугах перебувають саме банки та страхові компанії. Онлайн доступ до фінансових послуг мають майже всі жителі розвинених країн світу. [4]. Виходячи з вищезгаданої інформації необхідно визначити поняття страховий ринок – це сфера економічних відносин, у процесі яких формуються попит і пропозиція на страхові послуги, а також здійснюється акт їх купівлі-продажу. При цьому головними функціями страхового ринку є акумуляція та розподіл страхового фонду з метою страхового захисту суспільства, а необхідними атрибутами є його учасники та товар, який купують і продають на цьому ринку. Учасниками страхового ринку виступають продавці, покупці страхових послуг, посередники, а також їх асоціації [5].

Також можна відзначити, що страховий випадок – це подія, з настанням якої виникає право застрахованої особи [6], на отримання матеріального забезпечення або соціальних послуг, передбачених законами України.

Сучасний страховий ринок ставить перед страховими компаніями багато викликів: зростаючі очікування клієнтів, сильний конкурентний тиск та зміна бізнес-середовища вимагають ефективності, яка можлива лише за допомогою сучасних інструментів. Сучасні ІТ-системи страхування повинні підтримувати роботу страхових агентів і відділу продажів, забезпечуючи обслуговування клієнтів найвищої якості. При цьому вони повинні надати клієнту негайний доступ до інформації та каналів самообслуговування, а також передавати дані страховикам на управлінському та аналітичному рівнях [7].

Необхідно відзначити, що головним ризик утворюючим фактором фінансової системи в умовах інтернаціоналізації фінансової сфери є поширення ознак ринкової економіки як самоорганізуючої системи на все світове господарство. Другий тип ризиків обумовлений мережевими структурами фінансових і організаційних систем, а саме: несиметричним розподілом інформації, яка, лише на перший погляд, є надмірною, а в реальній дійсності доступна не для всіх і розповсюджується нерівномірно. До того ж слід зазначити, що інформація поміж вузлами мережевої системи (фінансовими центрами) обертається в режимі реального часу, внаслідок чого порушення в одній частині системи миттєво поширюється на всю систему. Ризик фінансової нестабільності може бути суттєво знижений за допомогою раціональної макроекономічної політики на національному рівні, тісного міжнародного співробітництва та подальшого вдосконалення архітектури світової фінансової системи, спрямованих перш за все на попередження кризових явищ [8].

До факторів, що уповільнюють розвиток страхового ринку загалом, на наш погляд, належать:

- відсутність надійних схем інвестування, як методу захисту страхових резервів;
- низька страхова культура населення;
- фінансово-економічна нестабільність у країні;
- недосконалість національного законодавства щодо страхування;
- слабкість податкових стимулів;
- відсутність чіткої цілеспрямованої державної політики у сфері розвитку страхування

[9].

Не менш важливим є і вміння експертів пояснити правила страхування та права страхувальника при реалізації страхового випадку. Від вміння експерта залежить чи прийде страхувальник знов у страхову компанію, чи буде згоден розширити перелік страхових ризиків і т. і. У цьому випадку комунікація стає не тільки інформаційною складовою страхового процесу, але й створює організаційні та інституційні засади розвитку страхування [10].

Слід зазначити, що страхові компанії зі свого боку теж створюють певні проблеми. У страхуванні водного транспорту з роками стабільно зростає необхідність у все вищому рівні/якості страхового захисту, адже все частіше випадки, коли рівень послуг страховиків з певних причин (обсяги страхової відповідальності, рівень та якість страхового захисту, небажання фінансових структур судовласників співробітництва зі страховиками із країн, що розвиваються тощо) не відповідає сучасним потребам судовласників чи їх іноземних партнерів, що здебільшого приводить до звертання потенційних страхувальників до страхових ринків Західної Європи та Північної Америки.

Висновки. Для підтримки подальшого становлення і розвитку страхування водного транспорту в Україні необхідно чітко систематизувати та вирішити наявні проблеми, зокрема орієнтування на інтереси страхувальників та досвід європейських страховиків та страхувальників. Водночас необхідне впровадження та подальше використання інноваційних методів (у тому числі діджиталізації) управління складовими відносин на ринку страхування та оновлення сформованої системи страхування вантажоперевезень (насамперед вантажоперевезень водним транспортом). На жаль, відповідно до міжнародних списків та рейтингів Україна знаходиться на передостанніх позиціях серед морських країн Європи. Основними проблемними питаннями у розвитку ринку страхування водного транспорту є: низький рівень страхових виплат та проблема доброчесності страхових компаній; недовіра населення до страхових компаній та низька зацікавленість у страхових продуктах; стан локального та вітчизняного транспортного флоту; несистемність та відсутність єдиної стратегії державного регулювання сфери водного транспорту та страхування; формування незбалансованої структури страхового портфеля окремих страхових компаній та зумовлені цим диспропорції у розвитку різних видів страхування; обмеженість ліквідних і надійних інструментів для реалізації інвестиційної діяльності страхових компаній. Усі вищезазначені проблеми та перепони розвитку страхового ринку України є взаємопов'язаними та насамперед потребують саме комплексного вирішення.

Список літератури

1. Інформація про водний транспорт України. URL: <http://mtu.gov.ua/content/informaciya-vodniy-transport-ukraini.html>. (дата звернення 03.06.2024).
2. United Nations, New York and Geneva. Review of Maritime Transport 2019 Report by the UNCTAD secretariat. URL: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2019>. (дата звернення 03.06.2024).
3. Кнейслер О., Король С., Спасів Н. Прагматизм управління фінансовою стійкістю страхових компаній в Україні. Світ фінансів. 2022. № 3. С. 99–110. DOI: 10.35774/SF2022.03.099
4. Леонов С. Використання послуг страхових компаній з метою легалізації кримінальних доходів економічних агентів та ухилення від сплати податків підприємствами. Вісник Тернопільського національного економічного університету. 2020. Т. 3. С. 199–210. DOI: <https://doi.org/10.35774/visnyk2020.03.199>
5. Кнейслер О. Новелізаційні тенденції розвитку страхових компаній в Україні. Світ фінансів. 2021. № 2. С. 106–117. DOI: 10.35774/sf2021.02.106
6. Іванова Н. Страховий випадок – об'єкт загальнообов'язкового державного соціального страхування. Науковий вісник Ужгородського Національного університету. 2019. Т. 1. С. 164–167.) DOI: <https://doi.org/10.32782/2307-3322.58-1.35>
7. Зюбрецька І. В. Алгоритми вибору програми страхування на основі нечіткої логіки : кваліфікаційна робота. Тернопіль, 2022. 64 с. URL: <http://dspace.wunu.edu.ua/handle/316497/46229>. (дата звернення 03.06.2024).
8. Нечипорук Л. В. Фінансовий бізнес-консалтинг в умовах інтернаціоналізації фінансової сфери. Нові етапи розвитку сучасної науки в Україні та країнах ЄС. 2019. № 2. С. 296–311. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-588-15-0-38>
9. Губіна Г. Ліцензійні умови провадження страхової діяльності в морській сфері в Україні. Актуальні проблеми правознавства. 2019. № 2 (18). С. 39-42. DOI: <http://dspace.wunu.edu.ua/handle/316497/35220>
10. Баранова В. Діджиталізація як засіб розширення функцій страхування. Наукові проблеми господарювання на макро-, мезо- та мікроекономічному рівнях : Зб. матеріалів ХІХ Міжнар. наук.-практ. конф., присвяч. 100-річчю Од. нац. екон. ун-ту, м. Одеса, 17–18 трав. 2021 р. Одеса, 2021. С. 157–158. DOI: 10.32680/2409-9260-2021-11-12-288-289-15-19

References

1. Informatsiya pro vodnyy transport Ukrainy. Retrieved from [Ihttp://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodnyy-transport-ukraini.html](http://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-vodnyy-transport-ukraini.html). (accessed: 3 June 2024). [In Ukrainian].
2. Review of Maritime Transport 2019 Report by the UNCTAD secretariat. Retrieved from <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2019>. (accessed: 3 June 2024).
3. Kneysler, O., Korol, S., & Spasiv, N. (2022). Pragmatism in managing the financial stability of insurance companies in Ukraine. *Svit finansiv*, (3), 99–110. DOI: 10.35774/SF2022.03.099. [In Ukrainian].
4. Leonov, S. (2020). Using the services of insurance companies for the purpose of legalizing the criminal income of economic agents and tax evasion by enterprises. *Visnyk Ternopil's'koho natsional'noho ekonomichnoho universytetu*, 3, 199–210. DOI: <https://doi.org/10.35774/visnyk2020.03.199>. [In Ukrainian].
5. Kneysler, O. (2021). Innovation trends in the development of insurance companies in Ukraine. *Svit finansiv*, (2), 106–117. DOI: 10.35774/sf2021.02.106. [In Ukrainian].
6. Ivanova, N. (2019). An insured event is an object of mandatory state social insurance. *Naukovyy visnyk Uzhhorods'koho natsional'noho universytetu*, 1, 164–167. DOI: <https://doi.org/10.32782/2307-3322.58-1.35>. [in Ukrainian].
7. Zyubrets'ka, I. (2022) Alhorytmy vyboru prohramy strakhuvannya na osnovi nechitkoyi lohiky: kvalifikatsiyna robota. Ternopil. Retrieved from <http://dspace.wunu.edu.ua/handle/316497/46229>. (accessed: 3 June 2024). [In Ukrainian].
8. Nechyporuk, L. (2019). Financial business consulting in the conditions of internationalization of the financial sphere. *Novi etapy rozvytku suchasnoyi nauky v Ukraini ta krayinakh EU*, (2), 296–311. DOI: <https://doi.org/10.30525/978-9934-588-15-0-38>. [In Ukrainian].
9. Hubina, H. (2019). Licensing conditions for carrying out insurance activities in the maritime sphere in Ukraine. *Aktual'ni problemy pravoznavstva*, (2 (18)), 39–42. DOI: <http://dspace.wunu.edu.ua/handle/316497/35220>. [In Ukrainian].
10. Baranova, V. (2021). Digitalization as a means of expanding insurance functions. *Naukovi problemy hospodaryuvannya na makro-, mezo- ta mikroekonomichnomu rivnyakh*, 157–158. DOI: 10.32680/2409-9260-2021-11-12-288-289-15-19. [In Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 08.08.2024

Прийнята до публікації 12.08.2024