

Ірина Ропотан

Жемалдінов Дмитро

(Одеса)

ПОЛІПШЕННЯ УМОВ ПРОВЕДЕННЯ МОРСЬКОГО СТРАХУВАННЯ НА ОСНОВІ ДОСВІДУ ТДВ «АЛЬЯНС УКРАЇНА»

Авторами статті розглянуто проблеми морського страхування взагалі та вивчається питання щодо цього виду у компанії ТДВ «Альянс Україна». Проведен аналіз страхових премій за видами та пропонуються умови поліпшення проведення морського страхування.

Ключові слова: морське страхування, ТДВ Альянс Україна, страхова премія, страхова компанія, судно.

The authors of the article consider the problems of maritime insurance in general and study the issue of this type at the Alliance Ukraine Alliance. The analysis of insurance premiums by type and the conditions for improving the maritime insurance are offered.

Key words: maritime insurance, TDV Alliance Ukraine, insurance premium, insurance company, ship.

Будь-яка страхова компанія, що вирішила сьогодні почати освоювати ринок морського страхування, неминуче зіткнеться з перешкодами, двома неодмінними сторонами процесу, що генеруються: колегами-страхувальниками та судовласниками.

До проблем першого роду слід віднести несумлінну конкуренцію.

Часто, прагнучи захопити крупних судовласників, страхові компанії встановлюють дуже низькі франшизи і тарифи. Отримавши великий флот по низьких ставках, вони не можуть його перестрахувати, оскільки страхова

премія дуже мала і перестраховальники відмовляються брати такий істотний ризик за такою неістотною ціною. Договір доводиться залишати під 100 відсотків утримання. Проте при настанні випадку страховки у таких компаній починаються серйозні проблеми, і вони або зовсім відмовляються платити за своїми зобов'язаннями, або розтягують цей платіж на невизначено довгий термін.

Багато судновласників скуповують дешево старі судна, не піклуючись про їх технічний стан. Їх мета - «відбомбити», зірвати свій куш, а далі - хоч трава не росте. Як правило, вони знаходяться на ринку не довше за три роки і весь цей час бігають від однієї страхової компанії до іншої. На наш погляд, єдиний ефективний спосіб боротьби з такими судновласниками - це створення страхового банку страховки, аналогічного тій інформаційній системі, яку намагаються упровадити страхувальники ОСАГО.

Саме ряд старих та неприродних для транспортування суден обумовлює політику ТДВ «Альянс Україна» у кількості договорів та страхових премій із даних видів страхування, а саме морське страхування суден та страхування відповідальності судновласника.

Яркий приклад можна побачити у таблиці 1, яка показує рівень страхування та впровадження продуктів морського страхування ТДВ «Альянс Україна».

Можемо бачити, що рівень морського страхування та страхування відповідальності судновласників є низьким та неперспективним для ТДВ «Альянс Україна».

На сьогоднішній день, ТДВ «Альянс Україна» вважає, що актуальною є розробка ІТ-продукту в Україні, який вже працює на Лондонському страховому ринку. Досить детально можна перевірити майже будь-яке судно, дізнатися, де воно в даний момент знаходиться, звідки і куди слідує, чи відбувалися з ним які-небудь інциденти (наприклад, затримання портовими властями унаслідок недостатнього мореплавства або відсутності необхідних документів). Але іноді в цій базі інформація обновляється недостатньо

оперативно і деякі моменти все-таки взнати неможливо. Тому необхідна саме Українська інформаційна система для морських страхувальників, щоб компанії могли самі поповнювати її, обмінюючись один з одним інформацією.

Таблиця 1

**Страхові премії за видами морського страхування ТДВ “Альянс
Україна” за 2014 – 2016 рр., тис. грн.**

Види страхування	Страхові премії, тис. грн.			Відхилення, %		
	2014	2015	2016	2015/ 2014рр.	2016/ 2015рр.	2016/ 2014 рр.
Морське страхування	101,00	97,3	241,00	-3,6	247,68	238,61
Страхування вантажів	16210,00	11561,00	26975,00	-28,67	70,21	21,39
Страхування відповідальності судовласника	33,00	16,2	44,00	-50,9	271,60	33,33

Страхування вантажоперевезень по морю пов'язано з експортом і імпортом або з транзитом. Як правило, це транспортування залучені іноземні контрагенти. Природно, вони хочуть працювати хоча б на міжнародних правилах, а ще краще - на своїх національних. В світовій практиці морського страхування склалася традиція вживання обмовок Інституту Лондонських страхувальників (Marine Insurance Clause) - правил страхування, що відносяться як до карго, так і до каско. На підставі цього загальновизнаного зведення правил страхуються практично всі міжнародні перевезення. І якщо Українські компанії хочуть працювати з експортно-імпортними потоками, тобто є крайня необхідність його застосовувати. З другого боку, Українські страхові компанії зобов'язані в своїй діяльності ґрунтуватися на своїх затверджених правилах і ліцензіях. Різниця між нашими правилами і їх обмовками вельми велика.

Міжнародні правила передбачають самі різні засоби забезпечення безпеки морських перевезень: судна повинні бути відповідним чином оглянуті, технічно справні, повинні бути в наявності всі необхідні документи, що дозволяють плавання, при завантаженні повинен здійснюватися сюрвей і так далі. Але правила правилами, а реальність реальністю. Стан судів, професійна підготовка екіпажа в сучасній Україні не завжди знаходяться на належному рівні. Та і самі клієнти нерідко стурбовані лише вартістю перевезення, «забуваючи» про питання безпеки. Та і сюрвейерські послуги (експертний огляд застрахованих або підлягаючих страхуванню судів і вантажів) можуть надаватися недостатньо надійною і перевіреною компанією. Іноді вся «робота» сюрвейерів зводиться до формальної присутності при завантаженні.

Останнім часом спостерігається справжній бум логістики -планування, контроль і управління транспортуванням, складуванням і іншими операціями, що одним з основних факторів, який впливає на обсяг страхових премій є загальний показник ВВП. Тобто всі цінності, які вироблені в країні, можуть бути тією чи іншою мірою застраховані на визначеному етапі. Будь який із етапів виробництва валового продукту може бути застрахований; будь яке із засобів виробництва валового продукту може бути застрахований; будь який економічний ризик який стає із процесом виробництва може бути застрахований; будь який вантаж, котрий буде пересуватися із пункту А в пункт Б може потенційно мати страхове покриття, на випадок якщо із ним щось трапиться.

Сьогодні, коли внутрішнє виробництво в країні має невпевнений розвиток, майже не прогресує та знаходиться в депресійному стані, страхування не може працювати на повні можливості.

Відомості про автора

Ропотан Ірина Валеріївна – кандидат економічних наук, доцент кафедри фінансового менеджменту та фондового ринку; тел. 0973934964; ropotan4ik@ukr.net; сертифікат: ТАК; про конференцію дізналась від колег.

Жемалдінов Дмитро Олександрович; тел. 0504921977; zhemaldinov1@gmail.com; сертифікат: ТАК; про конференцію дізнався від колег.