

УДК 368.216.1

**О.І. Панченко**, канд. екон. наук

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

## ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ РЕАЛІЗАЦІЇ СТРАХОВОГО МЕХАНІЗМУ ЕКОНОМІЧНОГО ЗАХИСТУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*У статті розкриті основні проблеми реалізації страхового механізму економічного захисту учасників перевізного процесу на залізничному транспорті з урахуванням проблем розвитку страхового ринку та залізничного транспорту в сучасних умовах, а також досліджені особливості залізничного страхування, які визначають напрямки його подальшого вдосконалення.*

*In the article the basic problems of the implementation of economic insurance mechanisms to protect participants of transportation process on the railways to meet the challenges of the insurance market and rail transport in the present conditions, as well as investigate the features of rail security, which determine the direction of further improvement.*

**Постановка проблеми.** Ефективне функціонування залізничного транспорту є основою забезпечення стійкого соціально-економічного розвитку країни та створення умов для задоволення суспільних потреб у доступних і надійних перевезеннях вантажів і пасажирів. У процесі експлуатації залізничного транспорту та взаємодії з користувачами його послуг існує ймовірність виникнення непередбачених надзвичайних подій, які наносять значні збитки фізичним, юридичним особам, а також навколишньому середовищу.

Перевезення залізничним транспортом – це процес багатofакторний і проблеми збитків і втрат від надзвичайних подій, які можуть виникнути на різних етапах транспортування та з різних причин суттєво впливають на діяльність перевізника та набувають особливого значення, оскільки залізничні підприємства несуть відповідальність за всі загрози, джерелом яких є експлуатація рухомого складу, що негативно впливає на їх фінансово-економічний стан. Крім прямих збитків від пошкодження пасажирів, вантажів, транспортних засобів або іншого майна, підприємство задіяне в транспортному процесі, несе суттєві збитки у вигляді втрати клієнтів, зменшення кількості замовлень, зупинки транспортного процесу, що знижує економічну ефективність його діяльності.

Тому на залізничному транспорті повинні здійснюватись перевезення вантажів і пасажирів під час забезпечення економічного захисту його інтересів від впливу негативних факторів і випадкових надзвичайних подій. Це, у свою чергу, вимагає формування та впровадження дієвого страхового механізму економічного захисту залізничного транспорту, оскільки при його використанні перевізник отримує компенсацію збитків, які стали результатом непередбачених надзвичайних подій і продовжує транспортний процес, виконуючи свої обов'язки перед партнерами. Але в процесі його реалізації необхідно враховувати особливості функціонування залізничного транспорту як складної системи, яка об'єднує різні технологічні процеси та специфіку кожного об'єкта страхового захисту. Це суттєво підвищує якісний рівень транспортних послуг і економічну ефективність діяльності залізничного транспорту в цілому.

Таким чином, страхування на залізничному транспорті потребує оновлення та вдосконалення з урахуванням його особливостей та напрямків проведення реформ, у зв'язку з чим, виникає необхідність на основі узагальнення досвіду залізничного страхування виявити існуючі проблеми в механізмі його реалізації та визначити напрямки їх вирішення.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** На основі аналізу останніх досліджень і публікацій можна зробити висновок, що велика кількість наукових праць присвячена характеристиці організації страхового захисту різних видів діяльності та галузей економіки. Необхідно відзначити значні здобутки в дослідженні теоретичних і практичних проблем щодо розвитку страхового ринку в наукових працях В.Д. Базилевича, В.Д. Бігдаша, Н.М. Внукової, О.О. Гаманкової, Т.А. Говорушко, О.М. Залетова, М.С. Клапківа, М.В. Мних, С.С. Осадця та багатьох інших відомих учених. Однак, незважаючи на велику кількість наукових праць, які досліджують страхування в різних сферах діяльності, на

сьогодні відсутні наукові роботи, що вивчають організацію страхового захисту на залізничному транспорті.

**Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми.** У науковій літературі не розглядаються проблеми страхування на залізничному транспорті, тому не визначені основні особливості процесу організації страхового захисту на залізничному транспорті в сучасних умовах та не сформовані підходи до підвищення ефективності механізму страхового захисту залізничних ризиків. Між тим процеси реформування залізничної галузі, розвиток швидкісних пасажирських і вантажних перевезень, оновлення рухомого складу вимагають поступового вдосконалення страхового механізму економічного захисту залізничного транспорту та прийняття відповідних рішень про активне його використання.

**Мета статті.** Таким чином, метою цього дослідження є виявлення проблем у процесі реалізації страхового механізму економічного захисту учасників перевізного процесу на залізничному транспорті та визначення напрямків його вдосконалення.

**Виклад основного матеріалу.** Страховий механізм економічного захисту залізничного транспорту – це сукупність форм, видів, методів і способів організації страхування на залізничному транспорті, що забезпечує його економічний захист і стабільний розвиток. Цей механізм може включати страхування всіх учасників залізничних перевезень, оскільки при компенсації їх збитків з боку страховиків, зменшуються витрати перевізника та продовжується транспортний процес.

Страхування на залізничному транспорті займає незначну частину страхового ринку, оскільки в сучасних умовах залізничні перевезення надаються найбільшим державним підприємством-монополістом, тому замовником послуг зі страхування є держава, а придбання їх здійснюється як державна закупівля в порядку, встановленому Законом України "Про закупівлю товарів, робіт і послуг за державні кошти".

Отже, механізм формування страхових відносин між страховиками та перевізниками суттєво ускладнюється, оскільки вибір страхових компаній та переліку страхових послуг здійснюється на тендерній основі, що передбачає проведення конкурентного відбору учасників з метою визначення переможця торгів (тендера) згідно з встановленими процедурами.

Ситуація на ринку залізничних перевезень поступово змінюється, оскільки з'являються незалежні учасники перевізного процесу, які теж потребують страхового захисту, але його не використовують у зв'язку з низьким рівнем розвитку залізничного страхування. Необхідно зазначити, що причинами такої ситуації є як проблеми, що пов'язані з недоліками вітчизняного страхового ринку, так і з особливостями залізничного страхування (рис.).

До основних проблем розвитку страхування на залізничному транспорті можна віднести такі:

- недовіра до страхових компаній та інституту страхування в цілому, а також взаємна недовіра між усіма суб'єктами страхування вантажних перевезень (вантажовласниками, страховими компаніями та перевізниками);
- низький рівень страхової культури організації бізнесу підприємствами залізничної галузі, що проявляється в нерозумінні мети та функцій інституту страхування. У результаті, страхові внески розглядаються не як необхідна плата за надійність бізнесу, а як непотрібні додаткові витрати, на яких можна зекономити, тим самим зменшити фінансові витрати;
- суб'єкти перевезень не можуть адекватно оцінити потенційні ризики, які супроводжують процес транспортування та розрахувати ефективність використання страхового захисту;

- недостатнє інформаційне забезпечення учасників транспортного процесу про страхові послуги, їх вартість і обсяг страхових гарантій, а також про надійність страхових компаній. До того ж вантажовласники не мають чіткого уявлення, від яких ризиків необхідно страхувати той чи інший вантаж і як правильно скласти контракт, щоб врахувати всі особливості його убезпечення;

- недосконалість транспортного та страхового законодавства, оскільки обов'язкове страхування на залізничному транспорті здійснюється тільки під час перевезення пасажирів (страхування від нещасних випадків на транспорті) та небезпечних вантажів (обов'язкове страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів), що обумовлює вибір видів страхування;

- недосконалість інфраструктури страхового ринку, складний документообіг і відсутність сучасних технологій страхування в електронному режимі та систематизованої бази даних також стримує розвиток страхування на залізничному транспорті;

- недостатня кількість у страхових компаніях спеціалістів, які б знали всі особливості процесу перевезень на залізничному транспорті та могли, ознайомившись з варіантами умов поставок, запропонувати надійних експедиторів та перевізників, охоронне агентство та порадити при яких умовах клієнту необхідно страхувати вантаж, а при яких це повинні зробити його контрагенти.

Всі перераховані проблеми проявляються в тому, що страхування на залізничному транспорті має фрагментарний характер і на сьогодні відсутній дієвий страховий механізм, який би надійно захищав економічні інтереси цього виду транспорту. Під час удосконалення страхового захисту на залізничному транспорті необхідно враховувати особливості його функціонування, основними з яких є:

- велика вартість об'єктів залізничного страхування, тому їх пошкодження чи знищення призводить до значних збитків;

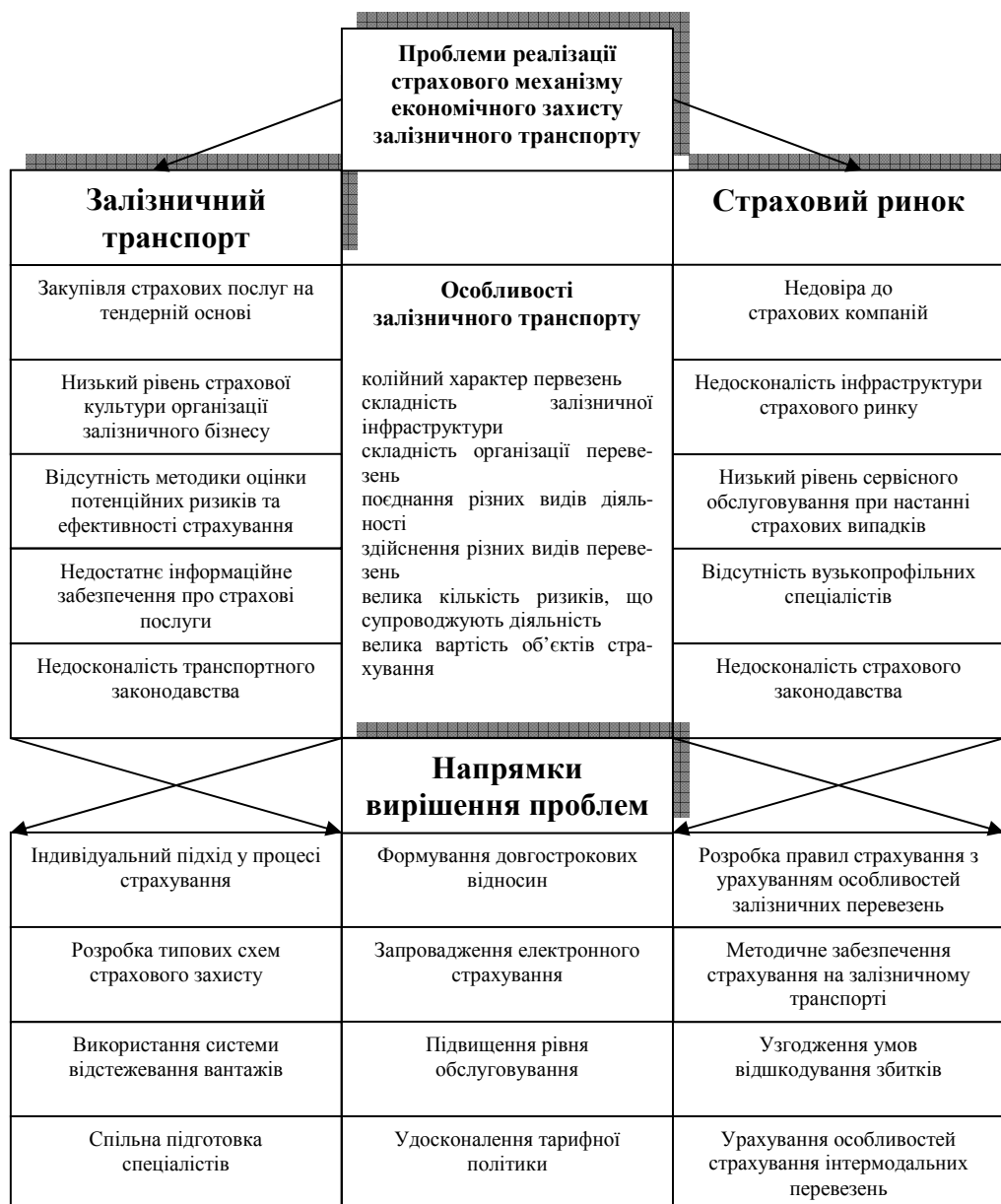
- колійний характер перевезень, що обумовлює потенційну необхідність взаємодії з іншими видами транспорту та швидкість врегулювання страхових випадків;

- складність залізничної інфраструктури, що обумовлює складність організації перевезень та велику кількість ризиків, які їх супроводжують;

- поєднання різних видів діяльності та здійснення різних видів перевезень.

Важливою умовою надійного страхового захисту на залізничному транспорті є формування довгострокових партнерських відносин між транспортними підприємствами та страховиками, які мають досвід у страхуванні залізничних ризиків, оскільки визначення реальних страхових тарифів та їх зниження при пролонгації договорів страхування за якими не відбулись надзвичайні події, а також справедливе врегулювання страхових випадків є важливими умовами тривалих страхових відносин. До того ж при страхуванні ризиків на залізничному транспорті важливе значення має оптимізація вартості страхових послуг, які включаються в залізничні тарифи, що суттєво впливає на макроекономічні процеси. Тому формування «лінії страхових відносин» між учасниками залізничних перевезень і страховими компаніями найбільше відповідає вимогам суспільно значущих залізничних перевезень.

На залізничному транспорті страхування може здійснюватись як за рахунок безпосередньої співпраці зі страховими компаніями, так і співробітництва з транспортно-експедиторськими компаніями, які встановлюють договірні відносини зі страховиками, а залізничний транспорт виступає складовою логістичного ланцюга. Тому в процесі реалізації страхового захисту на залізничному транспорті страхові відносини можуть формуватись за різними схемами, і суб'єктами страхових відносин можуть виступати вантажовідправники, вантажоотримувачі, експедиторські компанії або перевізники.



*Рис. 1. Основні проблеми реалізації страхового механізму економічного захисту залізничного транспорту та напрямки їх вирішення*

Отже, необхідно розробити типові схеми організації страхового захисту для кожного об'єкта залізничного страхування окремо з урахуванням конкретних умов. У такому випадку будуть чітко визначені переваги та недоліки використання страхового механізму економічного захисту для залізничного транспорту в кожній конкретній ситуації та економічно обґрунтовано рішення, які приймаються по забезпеченню його діяльності.

Правила страхування, які використовуються на залізничному транспорті повинні максимально враховувати особливості, що обумовлені складністю залізничної інфраструктури, а також специфікою його функціонування.

Так, протяжність залізничної мережі та її будова ускладнюють процес повідомлення про настання страхового випадку та його оформлення. Правилами страхування встановлюється обмежений термін на подачу письмової заяви про пошкодження або загибель застрахованого об'єкта залізничного транспорту страховику і в компетентні органи (органи внутрішніх справ, державну протипожежну службу тощо) від 2-х до 3-х днів. Іноді

виконання встановлених вимог практично неможливе, оскільки страхувальник не завжди може вчасно дізнатися про страховий випадок, тим більш зібрати всі необхідні документи, що підтверджують факт його настання. Тому під час організації страхового захисту на залізничному транспорті повинні збільшуватись часові межі подачі письмової заяви про пошкодження чи загибель транспортних засобів або вантажу.

Одночасно залізничний транспорт відрізняється тим, що його колійний характер вимагає максимально швидкого відновлення руху поїздів після настання страхового випадку. Тому іноді вимога про збереження засобів залізничного транспорту як пошкоджених, так і непошкоджених без змін, до прибуття представника не може виконуватись, а для того, щоб виконувалась, необхідно забезпечити швидке врегулювання страхових випадків і створення відповідної служби та до процесу врегулювання збитків необхідно залучати незалежні експертні організації та представників перевізника.

Отже, страхові компанії, які здійснюють страхування на залізничному транспорті повинні мати розгалужену мережу представництв на залізницях для своєчасного врегулювання страхових випадків, оскільки специфіка залізничного транспорту вимагає швидкого відновлення перевізного процесу. До того ж у процесі поточного обслуговування договорів страхування об'єктів залізничного транспорту важливим є надання страховою компанією додаткових послуг по організації відстеження вантажу, що перевозиться, оскільки у цьому випадку вантажовласник і страховик має можливість швидко отримувати інформацію про його розташування та пошкодження.

Важливу роль у страхуванні на залізничному транспорті відіграє рівень сервісного обслуговування, який страховик надає при настанні страхового випадку. Саме в критичній ситуації важливо не тільки компенсувати збиток, а і допомогти страхувальнику вирішити проблему: правильно побудувати відносини з постраждалою стороною, організувати огляд пошкодженого майна та швидко і справедливо врегулювати страховий випадок.

Як показує досвід, дії страховика при настанні страхового випадку формують ставлення до страхування в цілому. Тому важливою складовою процесу реалізації страхових послуг є врегулювання страхових випадків на залізничному транспорті. У транспортному страхуванні врегулюються страхові випадки аварійними комісарями – експертами страховиків, які оцінюють збитки та укладають аварійний сертифікат.

Для забезпечення подальшого розвитку страхування на залізничному транспорті необхідно підвищувати довіру до страхування шляхом спрощення умов договорів страхування, підвищення рівня сервісу обслуговування, скорочення строків розгляду претензій та справедливого врегулювання страхових випадків.

На ринку страхування залізничного транспорту, як і в інших сегментах страхового ринку загострюється цінова конкуренція зі зменшенням тарифних ставок з метою розширення клієнтської бази та збільшення страхового портфеля. У результаті суттєво знижується якість страхового захисту, оскільки зменшення страхових тарифів супроводжується використанням великої кількості обмежень та застережень, які визначають обсяги, строки виплати страхового відшкодування та можливість його отримання. Більш дешевий страховий захист завжди передбачає те, що страхувальник відшкодовує самостійно частину ризиків. Страховики, як правило, під час страхування рухомого складу застосовують франшизу або спеціальні обмеження, тим самим стимулюють страхувальника відповідально ставитись до застрахованого майна. Але страховикам необхідно об'єктивно оцінювати вартість можливих пошкоджень та частоту їх настання, оскільки це може вплинути на збитковість страхових операцій та необхідно постійно вдосконалювати умови страхування на залізничному транспорті відповідно до вимог міжнародної практики та використовувати гнучку тарифну політику, яка ґрунтується на тарифах, що постійно переглядаються з урахуванням досягнутих рівнів збитковості та вимог ринку.

Під час укладання договору страхування перевізникам необхідно враховувати і те, що у випадку повної загибелі майна, коли рухомий склад не підлягає відновленню, страховики пропонують різні варіанти відшкодування збитків:

- виплата повної суми збитку без урахування франшизи та без вирахування зносу;
- відшкодування вартості матеріалів і запасних частин для ремонту, враховуючи знижки на знос деталей, які підлягають заміні в процесі ремонту рухомого складу, та зважаючи на передбачену в договорі франшизу;
- відшкодування збитку, який визначається як різниця між його дійсною вартістю та вартістю залишків, які можуть продаватись або використовуватись за функціональним призначенням, при цьому страхувальник не має права відмовитись від таких залишків. В основному придатними для використання залишаються колісні пари, а залишки рухомого складу здаються на металолом, вартість якого буде вирахована зі страхового відшкодування. При цьому витрати на розрізання рухомого складу та доставку до місця здачі на металолом, оплачує страхувальник і відшкодуванню вони не підлягають.

У процесі укладання договору страхування перевізник повинен чітко усвідомлювати умови відшкодування збитків, які пропонуються та обрати найбільш вигідний варіант у конкретних умовах.

Динамічне зростання швидкості перевезень на залізничному транспорті вимагає оперативності з боку страховиків, а велика трудомісткість документообігу в процесі страхування вимагає автоматизації оформлення страхових документів для задоволення зростаючих вимог клієнтів. Страхові компанії повинні бути технічно оснащеними суб'єктами страхового ринку та стимулювати інших учасників страхових відносин до технічного вдосконалення, оскільки електронне страхування вантажів на залізничному транспорті спрощує технологію інформування споживачів про умови надання страхових послуг тільки надійними страховиками, які є учасниками системи електронного страхування. У результаті прищвищується документообіг, який супроводжує оформлення страхових правовідносин і страхування органічно стає складовою загальної процедури організації вантажоперевезення та стає одним з елементів загального бізнес-процесу. Єдина інформаційна база поєднує всіх учасників транспортного процесу та дозволяє стандартизувати документообіг під час страхування вантажів, які перевозяться залізничним транспортом і максимально спростити технологію електронного страхування.

Запровадження електронного страхування є основою сучасної послуги фінансового захисту вантажних залізничних перевезень, що значно підвищує привабливість вітчизняного залізничного транспорту. Тому запровадження електронного страхування вантажів є одним з напрямків удосконалення системи економічної безпеки перевезень на залізничному транспорті за допомогою формування фінансово-економічних відносин зі страховими компаніями, грошові ресурси яких залучаються для створення сучасної універсальної системи страхового та охоронного захисту вантажів, які перевозяться залізницями.

Одна з найбільш актуальних проблем є забезпечення залізничного рухомого складу в процесі його взаємодії з іншими видами транспорту. Наприклад, у зв'язку з застарілим технічним оснащенням стивідорних компаній у морських портах дуже часто завдається шкода залізничному транспорту. Претензії, які виникають під час пошкодження вагонів і вантажів, можуть вирішити страхові компанії як власників вантажів, так і стивідорних компаній за рахунок страхування їх відповідальності, або можна використовувати страхування залізничного рухомого складу, що теж суттєво зменшить ризики залізничних перевізників.

**Висновки і пропозиції.** Таким чином, аналіз проблем і особливостей реалізації страхового механізму економічного захисту залізничного транспорту свідчить про актуальність більш активного впровадження страхових інструментів у залізничній галузі

та необхідність їх вдосконалення, незважаючи на те, що протягом останніх років загальною тенденцією на ринку залізничного страхування не спостерігається активного розвитку.

Особливу увагу необхідно звернути на зарубіжний досвід організації страхування на залізничному транспорті, оскільки використання страхових механізмів інших країн може значно підвищити його ефективність.

#### Список використаних джерел

1. Про залізничний транспорт: Закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=273%2F96-%E2%F0>.
2. Про страхування: Закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=85%2F96-%E2%F0>.
3. Богомолова Н. І. Страхування засобів швидкісного залізничного транспорту як основа надійності перевізного процесу / Н. І. Богомолова, О. І. Панченко // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2009. – Вип. 256. Том III. – С. 793-802.
4. Енциклопедія страхування / В. В. Феценко [та ін.]. – К., 2008. – 650 с.
5. Клапків М. С. Страхування фінансових ризиків / М. С. Клапків. – Тернопіль: Економічна думка: Карт-бланш, 2002. – 570 с.
6. Панченко О. І. Особливості організації страхового захисту вантажних перевезень на залізничному транспорті / О. І. Панченко, Н. І. Богомолова // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2010. – № 41. – С. 22-28.
7. Панченко О. І. Сучасний стан та перспективи розвитку транспортного страхування в Україні / О. І. Панченко, М. В. Дубина // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2010. – № 44. – С. 256-266.
8. Программы страхования СК СОГАЗ [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.sogaz.ru/corporate/insurance\\_transport/](http://www.sogaz.ru/corporate/insurance_transport/).
9. Програми страхування вантажів і відповідальності СК «Провідна» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://providna.com.ua/>.
10. Програма страхування вантажів СК «Універсальна» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.universalna.com>.