

УДК 368.216

О.І. Панченко, канд. екон. наук

Х.І. Штирхун, здобувач

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

КЛАСИФІКАЦІЯ РИЗИКІВ ЯК СКЛАДОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СТРАХОВОГО ЗАХИСТУ НА МОРСЬКОМУ ТРАНСПОРТІ

У статті розкрито поняття «ризик на морському транспорті», розглянуто ризики, що супроводжують морські перевезення вантажів і пасажирів, а також визначені ознаки їх класифікації для підвищення ефективності страхового захисту на морському транспорті.

Ключові слова: морський транспорт, ризики на морському транспорті, морське страхування, морське судно, вантаж.

В статті раскрыто понятие «риск на морском транспорте», рассмотрены риски, сопровождающие морские перевозки грузов и пассажиров, а также определены признаки их классификации для повышения эффективности страховой защиты на морском транспорте.

Ключевые слова: морской транспорт, риски на морском транспорте, морское страхование, морское судно, груз.

This article provides the definition of "maritime transport risk", considers the risks which accompany the maritime transportation of goods and passengers, as well as determines the signs of their classification for improving the insurance protection of maritime transport.

Key words: maritime transport, marine transport risks, marine insurance, ship, cargo.

Постановка проблеми. Морський транспорт – це найважливіша складова світової транспортної системи. Вважається, що морські перевезення є набагато дешевшими у порівнянні з іншими видами транспорту, оскільки морські шляхи сполучення не вимагають великих витрат на утримання мережі, морським транспортом можна перевозити великі обсяги вантажу та пасажирів за досить короткий термін, а також цей вид транспорту характеризується відсутністю негативного впливу на навколишнє середовище.

Важливими умовами безпеки на морському транспорті є його постійне оновлення, підвищення потужності двигунів, автоматизація, поліпшення екологічних характеристик, збільшення тоннажності суден і швидкості. Але враховуючи специфіку роботи цього виду транспорту, навіть виконання всіх заходів по його технічному вдосконаленню не виключає ймовірності впливу різноманітних ризиків, які можуть призвести до великих втрат. Тому на морському транспорті необхідно використовувати страхування, а для мінімізації фінансових втрат при його організації необхідно дослідити природу, форми прояву та обсяги можливих ризиків, звівши їх у єдину класифікацію.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У наукових працях вітчизняних учених (Л.В. Труханович, Д.Л. Щур, Л.Ю. Яцківський, Д.В. Зеркалов, В.В. Винников, Ю.А. Євдокимов, Н.В. Лук'янович, М.В. Терський, Е.Ф. Демський, С.Е. Демський, В.К. Гіжевський, А.В. Мілашевич, Н.Т. Примачев, Н.Н. Примачева та ін.) основна увага приділяється загальній характеристиці морського страхування, а система ризиків, які можуть впливати на морські перевезення, не досліджувалась. Підвищення ефективності управління ризиками на морському транспорті завдяки усуненню наявних недоліків у його безпеці повинно базуватися на дослідженні джерел їх виникнення, тому необхідно класифікувати існуючі ризики, виявити їх першопричини та можливі наслідки.

Метою статті є зведення морських ризиків у єдину класифікаційну систему, що у подальшому дозволить підвищити ефективність управління ризиками на морському транспорті за допомогою страхового захисту.

Виклад основного матеріалу. Україна належить до числа великих власників флоту на рівні з такими країнами, як Іспанія, Швеція, Кіпр, Сінгапур, Індія, Данія, Нідерланди, Росія, Китай тощо. Незважаючи на те, що морський транспорт має певні переваги серед інших видів транспорту, його транспортні засоби, пасажирів та вантаж, що перевозяться, не захищені від настання непередбачених обставин і ризиків надзвичайних подій.

На воді трапляються безліч перешкод: зустрічні судна, мости, мілини, затоплене сміття, що може призвести до загибелі судна або викликати пошкодження корпусу,

керма, гвинтів, двигуна, крім того, судно може постраждати під час пожежі в порту, або може бути викрадено.

В економічній літературі представлено багато спроб надати визначення поняття «ризик», але науковці доходять єдиного висновку, що ризик – це імовірність настання непередбачених подій, які можуть призвести до збитків чи шкоди.

Законодавчими актами закріплено різне тлумачення поняття «ризик на морському транспорті». Так, за одним з них, це «імовірність виникнення обставин, що обумовлюють аварійні події» [3]. Інший визначає його як «дії, не передбачені правилами, якими слід керуватися у визначеній несприятливій ситуації, усвідомлено розпочаті з метою запобігання або зменшення шкоди людям, судну або вантажу, яка може бути заподіяна їм, якщо в умовах конкретної небезпеки немає можливості діяти у відповідності з установленими правилами» [2], у третій редакції надається таке визначення: «морські ризики – усі умисні дії чи свідомо бездіяльність, що потенційно здатні порушити законність і порядок, завдати шкоди особі, приватній власності і оточуючому середовищу у морських районах, і загрожують миру й стабільності» [4].

Отже, ризик на морському транспорті – це імовірність настання непередбачених обставин зовнішнього чи внутрішнього характеру, що можуть виникнути під час здійснення перевезень майна та пасажирів морськими шляхами сполучення і пов'язані з можливістю нанесення шкоди та збитку об'єктам перевезень. Ризики на морському транспорті мають випадковий характер та невизначеність у часі, тому зменшити або уникнути збитків від їх настання можливо лише за допомогою страхового захисту, основою якого є класифікація ризиків (таблиця).

Таблиця

Класифікація ризиків на морському транспорті

Ознака	Види ризиків
Об'єкт прояву ризику	Майнові ризики
	Особисті ризики
	Ризики відповідальності
Походження ризику	Природні ризики
	Антропогенні ризики
	Технічні ризики
	Ринкові ризики
	Політичні ризики
Можливість впливати на ризик	Ризики, які залежать від членів екіпажу
	Ризики, які не залежать від членів екіпажу
Етап транспортування	Ризики на етапі підготовки до транспортування
	Ризики на етапі транспортування
	Ризики на етапі завершення транспортування
Вид перевезень	Ризики вантажних перевезень
	Ризики пасажирських перевезень
Територія виникнення ризику	Внутрішньодержавні ризики
	Міжнародні ризики
Розмір збитків	Катастрофічні ризики
	Великі ризики
	Середні ризики
	Малі ризики
Можливість страхування	Страхові ризики
	Нестрахові ризики

Основними критеріями класифікації морських ризиків є: об'єкт прояву ризику; походження ризику; можливість впливу на ризик; етап транспортування; вид перевезень; те-

риторія виникнення ризику; розмір збитків; можливість страхування ризиків. Зазначимо, що ризики на морському транспорті тісно переплітаються між собою та можуть належати одночасно до різних класифікаційних ознак, тому необхідно розглянути кожну з них.

1. За об'єктом прояву можна виділити такі види ризиків:

а) майнові ризики, об'єктом прояву яких є пошкодження майна. До основних об'єктів майнових ризиків на морському транспорті відносяться:

- судно – складна інженерна споруда, що складається з корпусу, надбудов зі службовими та жилими приміщеннями, технічних засобів, пристроїв, систем і обладнання;
- вантаж і багаж (вантаж – це будь-яке майно, що перевозиться морським транспортом: речі, товари, продукти, а багаж – це майно, що знаходиться в каюті пасажирів або іншим чином знаходиться в його володінні, під його охороною чи його контролем).

Залежно від виду вантаж поділяється на: штучний (машини, устаткування, кріпильні матеріали); тарний (у мішках або ящиках); наливний (рідини); насипний (порода, корисні копалини); небезпечний (під час перевезення може спричинити пожежу, вибух, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довіллю, призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин) тощо;

- фрахт, плата за проїзд, орендна плата.

Фрахт – плата власнику транспортного засобу за перевезення вантажів або пасажирів. Тобто за договором фрахтування судна на певний час судовласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час (залежно від умов договору вона включає плату за завантаження, розвантаження та укладання). Фрахт сплачується після завершення перевезення;

- очікуваний від вантажу прибуток і вимоги, що забезпечуються судном, вантажем і фрахтом;
- заробітна плата, інші винагороди капітана та екіпажу [1];
- майнові інтереси кредиторів, тобто інтереси банків та інших кредиторів, які видають кредити під заставу судна тощо;

б) особисті ризики, які пов'язані з нанесенням шкоди життю та здоров'ю пасажирів, екіпажу;

в) ризики виникнення відповідальності судовласника перед членами екіпажу або перед третіми особами, які не є членами екіпажу:

- за зіткнення з іншими судами;
- пошкодження нерухомих та плавучих об'єктів;
- забруднення природного середовища нафтою та іншими речовинами;
- збереження вантажів при перевезенні;
- витрати по запобіганню та зменшенню збитків, розслідування обставин тощо.

2. За походженням ризику. Під час визначення походження морських ризиків за основу приймається його першопричина, незалежно від наслідків:

а) природні ризики, що не залежать від діяльності людини:

- шторм, злива, ураган, буря, град, циклон;
- снігопад, льодоутворення;
- удар блискавки тощо;

б) антропогенні – це ризики, які залежать від діяльності людини та виникають у результаті помилки в управлінні судном або недбалого поведіння з елементами судна. До таких ризиків відносяться:

- вибух – руйнування корпусу судна і/або судових приміщень внаслідок розширення сильно нагрітого газу з дуже високим тиском, що викликано займанням вибухо-небезпечних речовин під час іскроутворення, ударів тощо;

ФІНАНСОВІ РЕСУРСИ: ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ ТА ВИКОРИСТАННЯ

- пожежа – неконтрольований процес горіння суднових приміщень, суднового майна, вантажу, багажу, а також судна в цілому;
- зіткнення – контакт суден між собою в процесі їхнього руху або руху одного з них; контакт із спорудою, що стоїть у морі окремо (нафтобурова платформа, вишка тощо), пошкодження знарядь промислу судна флоту рибного господарства;
- посадка на ґрунт – посадка судна на мілину, торкання ґрунту і підводних перешкод, викид на берег; пошкодження судна снарядами – пошкодження корпусу, механізмів, систем, пристроїв та інших елементів судна, а також затоплення суднових приміщень від влучення у судно снарядів, мін, торпед, ракет і від застосування іншої зброї;
- протиправні дії третіх осіб (крадіжка, пограбування, розбій, умисне знищення або пошкодження майна, включаючи підпал, піратство) тощо.

У деяких випадках перелічені природні та антропогенні ризики можуть поєднуватись. Наприклад, людина може створити несприятливі умови для збереження того чи іншого виду вантажу (незахищеність від світла), а під дією природних сил це може призвести до самозаймання;

в) технічні ризики включають:

- фізичний знос – природне старіння конструкційних матеріалів тощо;
- прихований заводський дефект устаткування чи корпусу;
- недоліки навігаційно-гідрографічного забезпечення (неточність карт, затримка оперативної навігаційної інформації);
- конструктивний недолік – помилкові розрахунки та конструктивні рішення щодо міцності вузлів і блоків суднових конструкцій, машин та інших технічних засобів тощо;
- неякісний ремонт – виконання судноремонтних робіт із порушенням і відхиленням від технології, стандартів з вини судноремонтних підприємств;
- утрата остійності, плавучості – утворення невідновлюваного аварійного нахилу судна (крену), перекидання, затоплення;
- дрейф судна, обриви ланцюгів, тросів тощо;

г) ринкові:

- сезонність;
- циклічна зміна цін за користування морським транспортом;
- конкуренція з іншими перевізниками;
- зменшення попиту клієнтів;
- зниження зовнішньоекономічної активності країни та ін.;

д) політичні:

- обмеження вільної торгівлі;
- міждержавні конфлікти;
- тероризм тощо.

3. За можливістю впливати на ризик, можна виділити:

а) ризики, які залежать від членів екіпажу:

- порушення правил плавання та розходження суден;
- порушення правил судноводіння (наприклад, прокладання курсу, визначення і контролю місця судна на ходу та стоянці, використання технічних засобів навігації тощо);
- недотримання загальноприйнятих практичних прийомів та способів управління судном (невикористання якорів, неправильний вибір швидкості під час маневрування тощо);
- порушення вимог із безпеки морського перевезення вантажів;
- невинуватий ризик – навмисне прийняття рішень, при яких небезпека наслідків, що можуть настати у випадку неблагополучного результату цих рішень, перевищує

очікуваний від них ефект (наприклад, щодо вибору шляху судна, виходу в море з неповним екіпажем або непрацюючими технічними засобами);

- порушення трудової дисципліни;
- порушення правил технічної експлуатації;
- порушення правил протипожежної безпеки;
- навмисні дії – навмисно усвідомлені дії з метою уникнення більш важких наслідків;

б) ризики, які не залежать від членів екіпажу:

- природні ризики;
- технічні ризики;
- непередбачені обставини – випадкові обставини, що неможливо було завчасно передбачати, щоб здійснити відповідні профілактичні заходи на морському транспорті;
- піратський напад тощо.

На жаль, за статистикою 80 % екстремальних ситуацій на морському транспорті зумовлені помилками членів екіпажу, які складно спрогнозувати.

4. За етапами транспортування. Залежно від етапів транспортування ризики на морському транспорті можна поділити на:

- ризики, які супроводжують процес підготовки до перевезення – завантажувально-розвантажувальні роботи в порту відправника;
- ризики, які супроводжують процес перевезення від порту відправлення до порту призначення;
- ризики, які супроводжують процес завершення перевезення та пов'язані з розвантажувально-завантажувальними роботами в порту отримувача.

5. За видами перевезень. Ризики на морському транспорті поділяються на:

а) ризики вантажних перевезень, які пов'язані не тільки з пошкодженням чи знищенням вантажу, а і судна внаслідок неправильного перевезення вантажу (наприклад, займання вибухонебезпечних речовин під час іскроутворення, ударів тощо). Вважається, що ризики вантажних перевезень більші ніж пасажирських, оскільки основними вантажами морського транспорту є нафта й нафтопродукти, скраплений газ та продукти хімічної промисловості, залізна руда, сировина та напівфабрикати для алюмінієвої промисловості тощо;

б) ризики пасажирських перевезень характерні для комфортабельних швидкісних морських суден, призначених для перевезення пасажирів. Особливим ризиком, який супроводжує пасажирські морські перевезення, є ризик вандалізму.

6. За територією виникнення можна виділити такі ризики:

а) внутрішньодержавні – ризики, які супроводжують морський транспорт, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів у Чорноморсько-Азовському басейні;

б) міжнародні – ризики, що супроводжують морський транспорт, який здійснює перевезення вантажів і пасажирів морськими шляхами сполучення в порти інших країн (Туреччини, Греції, Ізраїлю, Франції, Італії тощо).

7. За розміром збитків виділяють:

а) катастрофічні ризики – це ризики, які спричинили загибель судна або таке його конструктивне руйнування, після якого проведення відновлювального ремонту недоцільне, а також:

- залишення судна в морі екіпажем і пасажирями;
- людські жертви, загибель або зникнення людини із судна;
- зникнення судна безвісти, тобто відсутність будь-яких відомостей про судно протягом трьох місяців, а якщо одержання відомостей могло бути затримано внаслідок воєнних дій, то протягом шести місяців;

– сильне забруднення навколишнього природного середовища самим судном або в результаті пошкодження судном підводних трубопроводів, берегових споруд тощо;

б) великі ризики – це ризики, які викликані пожежею, вибухом, посадкою на мілину, торканням, зіткненням з льодовиками тощо, менш відчутні економічно у порівнянні з катастрофічними, але імовірність їх виникнення є вищою, тому завдають великих збитків, які значно перевищують середній рівень збитків та можуть призвести до:

- серйозних тілесних ушкоджень людини;
- втрати судном морехідного стану;
- пошкодження знарядь лову, що з'єднані із судном флоту рибного господарства;
- забруднення навколишнього природного середовища тощо;

в) середні можуть призвести до невеликих за розміром збитків, але більших за малі, внаслідок яких може бути завдане серйозне пошкодження судну, його конструкції (введення з експлуатації засобів навігації, пошкодження судових пристроїв та корпусу судна тощо), але яке не призвело до втрати морехідного стану судна;

г) малі, такі, що можуть призвести до незначних збитків, а саме: незначні експлуатаційні пошкодження судна, його конструкцій, обладнання (наприклад, навігації), пошкодження судном підводних інженерних споруд та берегових споруд (причалів, хвилерізів, молів тощо), що не призвело до забруднення навколишнього природного середовища [2].

Поділ ризиків за розміром збитків дає змогу оцінити потенційні збитки в разі їх реалізації на морському транспорті та розробити єдину систему захисту від ризиків різних рівнів.

8. Залежно від можливостей страхування ризики поділяються на *страхові* та *нестрахові*.

Страховий ризик – це подія, що має небезпечний характер, негативні наслідки та створює стимул для страхування; це той ризик, який може бути оцінений з погляду ймовірності настання страхового випадку та розмірів його можливого збитку [6].

Для того, щоб ризик можна було застрахувати, він обов'язково повинен мати випадковий характер, тобто настання страхових подій не може бути викликане цілеспрямованим впливом зацікавленої особи, та мати кількісну оцінку.

До *нестрахових ризиків* належать ризики, що не включені в договір страхування, а також ті ризики, рівень допустимих збитків яких важко визначити (наприклад, збитки, що сталися внаслідок навмисних дій страхувальника, неморехідного стану судна, від природних властивостей вантажу, ядерна шкода, війна, арешт тощо) [1].

За бажанням клієнта можливо укласти додаткові договори страхування за такими напрямками:

- військові ризики, у тому числі ризики піратства та тероризму;
- ризик втрати фрахту (цей вид страхування не покриває ризик несплати фрахту);
- страхування майнових інтересів кредиторів – поліс захищає інтереси банків та інших кредиторів, які видають кредити під заставу судна;
- страхування на період будівництва чи ремонту;
- участь яхти в спортивних змаганнях і регатах;
- відповідальність за проведення рятувальних операцій застрахованим судном;
- відповідальність за вантаж внаслідок порушення договору перевезення;
- витрати, викликані конфіскацією застрахованого судна [7; 10].

Слід мати на увазі той факт, що на страхування приймаються судна, які на момент укладання договору знаходяться в морехідному стані та класифіковані відповідним органом [9].

Для підтримання безпеки на морському транспорті необхідно постійно слідкувати за станом самого судна, постійним оновленням зношених частин, підвищенням потужності двигунів, збільшенням тоннажності суден та швидкості, належним чином забез-

печувати автоматизацією. Проте задля попередження негативних зовнішніх та внутрішніх факторів впливу на судно стає необхідним його страхування.

Аналіз програм морського страхування, які пропонуються вітчизняними страховими компаніями, свідчить про те, що страховики пропонують такі види страхових послуг:

- страхування морських суден (каско) – страховий поліс покриває витрати, пов'язані з поломкою двигунів та обладнання, або пошкодження корпусу судна;
- страхування вантажів – страховий поліс покриває витрати, пов'язані з ризиком втрати, пошкодження або зникнення безвісти вантажу під час його перевезення морським транспортом;
- страхування відповідальності судновласників – поліс покриває витрати судновласника, пов'язані з вимогою третьої сторони відшкодувати завдані їй збитки [5].

Висновки і пропозиції. Забезпечення страхового захисту на морському транспорті з кожним роком стає все більше необхідним, оскільки існує безліч морських ризиків, кожен з яких має свою особисту природу та свою специфіку. Вони можуть негативно впливати на функціонування морського транспорту та призвести до великих збитків. Тому на основі зарубіжного досвіду та вітчизняних систем управління ризиками необхідно розробити систему попередження та страхування морських ризиків на основі наведеної класифікації. У подальшому необхідно розробити методики визначення кількісних ознак ризикових подій та верхню межу ймовірності їх настання для підвищення ефективності управління ризиками на морському транспорті за допомогою страхування.

Список використаних джерел

1. *Кодекс торговельного мореплавства України* від 23.05.1995 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>.
2. *Про класифікацію, порядок розслідування та обліку аварійних морських подій із суднами* [Електронний ресурс] : Положення Міністерства транспорту та зв'язку України від 29.05.2006 № 516. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>.
3. *Про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті* [Електронний ресурс] : Положення Міністерства транспорту України від 20.11.2003 № 904. – Режим доступу : <http://zakon1.rada.gov.ua>.
4. *Протокол між Міністерством оборони України та Генеральним штабом Збройних Сил Турецької Республіки про співробітництво з питань обміну інформацією у рамках операції «Чорноморська гармонія»* від 17.01.2007 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua>.
5. *Богомолова Н. І. Особливості та проблеми механізму реалізації морського страхування в Україні* / Н. І. Богомолова, О. І. Панченко, Х. І. Штирхун // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. Серія «Економічні науки». – 2011. – № 54. – С. 292-301.
6. *Ефимов С. Л. Экономика и страхование : энциклопедический словарь* / С. Л. Ефимов. – М. : Церих-ПЭЛ, 1996. – 528 с.
7. *Програми морського страхування СК «АЗОВ»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.aic.com.ua>.
8. *Програми морського страхування СК «ОРАНТА»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.oranta.ua>.
9. *Програми морського страхування СК «ПРОВІДНА»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://providna.ua>.
10. *Программы морского страхования СК «ИНГО-УКРАИНА»* [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.ingo.ua>.