

УДК 33.368

О. В. Золотарьова,
к. е. н., доцент, доцент кафедри фінансів і кредиту,
Дніпродзержинський державний технічний університет
Т. М. Нікітіна,
ст. викл. кафедри фінансів і кредиту,
Дніпродзержинський державний технічний університет
М. Ю. Марченко,
магістрант кафедри фінансів і кредиту,
Дніпродзержинський державний технічний університет

ОСОБЛИВОСТІ УПРАВЛІННЯ РИЗИКАМИ ТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ

O. Zolotaryova,
Ph.D., associate Professor, associate Professor of Department of finances and credit, Dneprodzerzhinsk State technical university
T. Nikitina,
senior lecturer, Department of finances and credit, Dneprodzerzhinsk State technical university
M. Marchenko,
master student, Department of finances and credit, Dneprodzerzhinsk State technical university

FEATURES OF MANAGEMENT RISKS OF A TRANSPORT INSURANCE

У статті обґрунтовується актуальність питань управління ризиками транспортного страхування; визначається зміст категорії "транспортний ризик" і виділяються його види; розглядаються історичні передумови появи транспортного страхування; наводяться стратегії та моделі управління транспортними ризиками; виділяються етапи процесу управління транспортними ризиками та найважливіші, на думку авторів, аспекти, які повинні враховувати ризик-менеджери в процесі транспортного страхування; пропонується класифікація небажаних для страхової компанії подій в сфері транспортного страхування.

Actuality of questions of management the risks of a transport insurance is grounded in the article; maintenance of category is determined a "transport risk" and his kinds are distinguished; historical pre-conditions of appearance of a transport insurance are examined; strategies over and case transport risks frames are brought; the stages of process of management transport risks and major, in opinion of authors, aspects that the managers of risks must take into account in the process of a transport insurance are distinguished; classification of undesirable for an insurance company events is offered in the sphere of a transport insurance.

Ключові слова: страховий ризик, транспортний ризик, управління, страхова компанія, транспортне страхування, ризик-менеджер, небажана подія.

Key words: insurance risk, transport risk, management, insurance company, transport insurance, risk-manager, undesirable event.

ВСТУП

У сучасних економічних умовах індустрія страхування та ринок страхових послуг є принципово важливим для соціально-економічного розвитку кожної держави, оскільки саме страхування забезпечує надання страхових гарантій суб'єктам підприємницької діяльності та населенню.

Як показує практика розвинутих країн світу, найпоширенішим видом майнового страхування є страхування транспортних засобів. У США на цей вид страхування припадає близько 45% загального збору премій за майновим страхуванням, в Україні за 2012 рік КАСКО і "Автоцивілка" склали 32% у структурі чистих страхових премій [1].

Основним ризиком, який приймається на страхування страховиками з цього виду страхування, є дорожньо-транспортна пригода (ДТП), що вважається світовою проблемою. Згідно з даними Всесвітньої організації здоров'я, щороку гине на дорогах близько 1,2 млн людей, близько 10 млн людей отримують травми різного ступеня тяжкості. Кожного року збитки від ДТП складають майже 3% світового валового доходу. За прогнозами за-

наченої організації в 2020 році, якщо не вжити заходів, загибелі в ДТП вийдуть на 3 місце після серцево-судинних захворювань і важких стресів.

Кількість ДТП в Україні у 2012 році склала 27598 подій і темп їх приросту у порівнянні з 2010 роком досяг 42,0%, темп приросту загиблих і травмованих — 55,0% і 10,3% відповідно [2]. Причому згідно з міжнародними критеріями, які визначають кількість загиблих на 100 тисяч людей, Україна вийшла на рівень деяких європейських країн. Так, якщо в Україні кількість загиблих складає 11 людей на 100 тисяч, то в Польщі — 14, в Угорщині — 13. Цього вдалося досягти, зокрема змінами в законодавстві, збільшенням штрафів за порушення правил дорожнього руху, посиленням відповідальності за грубі порушення правил. Адаже в Україні з 2010 року змінився спосіб фіксації обставин ДТП після введення "Європейського протоколу". Ініціатива МТСБУ і департаменту Державтоінспекції дозволили учасникам ДТП швидко описувати причини і обставини аварії без участі представників ДАІ. Оформлений "Європейський протокол" відразу передається страховику для розгляду і ухвалення про виплату страхового відшкодування потерпілим.

Для впровадження "Європейського протоколу" були внесені зміни і доповнення до нормативно-правових документів, а також висунута умова щодо страхування 90% автомобілів, які експлуатуються на дорогах України.

Слід підкреслити, що такі відомі вітчизняні вчені, як Базилевич В.Д., Дудченко В.В., Залетова О.В., Машаро О.В., Осадець С.С., Плиса В.И., Таркуцьяк А.О., Тринчук В.В., а також зарубіжні — Ауерсвальд Ф. Бічоу Х., Сагеман М., Талєб Н., Флінн С., Хілсон Д. — звертаються до дослідження специфіки транспортного страхування, розробки нової парадигми управління транспортними ризиками, але більшість важливих питань, пов'язаних з управлінням цими ризиками залишаються нерозв'язаними.

Відповідно, актуальність проблеми зменшення ризиків зі страхування транспортних засобів і перспектив розвитку цього виду майнового страхування в умовах ринку, розширення переліку страхових подій, які приймаються на страхування, удосконалення діючих умов страхування транспортних засобів і впровадження нових комплексних програм страхового захисту підприємств і фізичних осіб щодо рухомого і нерухомого майна, а також налагодження взаємозв'язків страхових компаній з банками при транспортному страхуванні з приводу кредитування заставного майна є незаперечною і обумовлює необхідність розробки обґрунтованих підходів до управління ризиками транспортного страхування і підвищення ефективності роботи страховиків з надання страхового захисту потенційним страхувальникам в цій сфері майнового страхування.

ФОРМУЛЮВАННЯ МЕТИ СТАТТІ ТА ЗАВДАНЬ

Дана стаття має за мету систематизувати основні теоретичні положення щодо підходів до управління ризиками транспортного страхування з метою виявлення їх особливостей і можливостей мінімізації транспортних ризиків.

Досягнення мети дослідження здійснюється через розв'язання наступних завдань: з'ясування переліку ризиків, за які страховик не несе відповідальності при страхуванні транспортних засобів; розкриття специфіки і переваги різних підходів до управління ризиками транспортного страхування, конкретизація дії ризик-менеджерів у процесі управління транспортними ризиками.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Ризик є невід'ємною ознакою договорів страхування. Адже у страхуванні ризик набуває важливого значення як центральний елемент страхових правовідносин, що зумовлює віднесення страхових договорів до ризикових (алеаторних), а сам ризик розглядається як основа страхового договору, мета укладення якого полягає в усуненні наслідків ризику [3, с. 79].

При цьому, страховий ризик у страховій справі розглядають як "небезпеку, що загрожує страховому об'єкту будь-якою шкодою, за яку страхова установа зобов'язана винагородити страхувальника" за рахунок "грошових коштів цільового страхового фонду, призначеного для відшкодування можливої надзвичайної або іншої шкоди організаціям або для надання допомоги громадянам" [3, с. 80].

Наведений підхід знайшов відображення в визначенні поняття "страховий ризик" як небезпеки виникнення несприятливих наслідків, відносно якої невідомо, настане вона чи ні, тобто певної події, на випадок якої проводиться страхування і яка має ознаки ймовірності та випадковості настання [4]. У той самий час під страховим ризиком не зовсім обґрунтовано розуміють "шкоду, яку прогнозують об'єкту страхування в результаті настання страхової події". У зв'язку з цим у літературі цілком слушно зазначається, що "ризик скоріше являє собою передумову страхового випадку, оскільки страховий випадок — це подія, яка вже відбулася, а страховий ризик є ймовірність і випадковість (припустимість) настання такої події", тому "небезпека — можливість настання страхового випадку, і є страховим ризиком" [49, с. 139—140].

Саме ознаки ризику (ймовірність і припущення) зумовлюють потребу у страхуванні, є спонукальними мотивами для виникнення страхових правовідносин з метою захисту майна, майнових прав чи інших законних інтересів осіб. Така потреба набуває форми свідомого спонукання і виявляється як інтерес особи у збереженні свого майна за допомогою правового механізму страхування.

Слід підкреслити, що страховий ризик полягає в можливості настання не будь-якої небезпеки і передбачає детальне визначення характеру тієї небезпеки, від наслідків настання якої укладається договір страхування.

У загальному розмежуванні ризиків в економічній літературі виділяють такі основні групи страхових ризиків: екологічні, транспортні, політичні й спеціальні.

Транспортними є ризики каско і карго. Транспортні ризики каско обумовлюють необхідність страхування повітряних, морських і річкових суден, автомобілів та рухомого залізничного складу під час пересування, стоянки (простою) і ремонту. Транспортні ризики карго визначають потребу у страхуванні вантажів, що перевозяться повітряним, морським, річковим, залізничним та автомобільним транспортом [3, с. 82].

Як відомо, транспорт надає специфічні послуги, пов'язані з переміщенням товарів або людей у просторі. Транспортна діяльність не супроводжується створенням нових речей, її результатом є економічний ефект, створений внаслідок переміщення вантажів і пасажирів. Відносини по перевезенню виникають за наявності потреби в територіальному переміщенні об'єктів за допомогою транспортних засобів, їх суб'єктами є транспортна організація і особа, зацікавлена в транспортуванні. Транспортні операції супроводжують різні етапи виробничого процесу, тому ризики, пов'язані з перевезеннями, виокремлюють в самостійну групу.

Відповідно, транспортний ризик можна визначити як ризик, що виникає у зв'язку з транспортними операціями, тобто процесом переміщення матеріальних цінностей і людей в просторі, і пов'язаний з потенційною можливістю зниження споживчих властивостей об'єктів і порушенням умов їх переміщення. Транспортні ризики тісно пов'язані з логістичними (постачальницькими і збутовими), оскільки перевезення є джерелами їх виникнення.

Основними підвидами транспортних ризиків є: а) ризик неправильного визначення моменту передавання відповідальності за вантаж у процесі транспортування; б) ризик вибору транспортного засобу; в) ризик пошкодження вантажу при перевезенні.

Звертаючи до історичних передумов виникнення транспортного страхування, слід зазначити, що саме зі становленням і поширенням капіталістичних відносин, які супроводжувалися розвитком промисловості, поширенням міжнародного поділу праці виникла необхідність у класифікації і диференціації транспортних ризиків. Вперше це зробила Міжнародна торгова палата в Парижі (1919), в 1936 р. були запроваджені перші правила зовнішньоекономічного контракту купівлі-продажу (Інкотермс), які надалі коригувались у 1953, 1967, 1976, 1980, 2000 роках. Інкотермс — базові умови зовнішньоторгового контракту купівлі-продажу, які встановлюють базові ціни залежно від того, чи включаються витрати на транспортування та інші супутні витрати в ціну товару чи ні. Вони встановлені з метою мінімізації ризиків, законодавчого розподілу відповідальності за їх виникнення між продавцем і покупцем. Базові умови Інкотермс визначають:

— хто (продавець, покупець, перевізник) і за чий рахунок забезпечує транспортування товарів по території країн — продавців, покупців, транзитних країн, а також при перевезенні товару морським, річковим і повітряним транспортом;

— обов'язки продавців щодо пакування та маркування товарів, страхування вантажів, оформлення комерційної документації відповідно до існуючих вимог;

— місце і момент переходу від продавця до покупця права власності на товар;

— заходи, пов'язані з ризиком випадкової втрати чи пошкодження товару.

Базові умови спрощують укладання і узгодження контрактів, особливо тих, яких регламентовані міжнародною практикою.

Для розробки чинного механізму управління транспортними ризиками рекомендуємо використовувати п'ять стратегій з управління такими ризиками та отримання доходу страховою компанією.

1. Стратегія сегментів, яка базується на великій кількості даних про транспортні ризики та на використанні комп'ютерного аналізу про розподіл ризиків на привабливі й непривабливі.

2. Стратегія інсайдерів, що використовується при наявності унікальних або нестандартних транспортних ризиків і розподілу їх на прийнятні й неприйнятні.

3. Технічна стратегія, яка складається зі збору попередньої бази інформації для прогнозування майбутніх тарифів на транспортне страхування.

4. Стратегія висновків, коли прийняття рішень щодо транспортного страхування враховує вплив зовнішнього середовища.

5. Стратегія масштабів, що враховує очікування великих періодичних втрат і пропонує заходи щодо їх зниження (або підготовки до них).

Залежно від обраної стратегії далі доцільно планувати подальшу діяльність страхової компанії з урахуванням впливу факторів внутрішнього й зовнішнього середовища. Вони допоможуть об'єктивно виявити транспортні ризики, оцінити їх і прийняти ефективне управлінське рішення.

Успішність діяльності страхових компаній значною мірою залежить від прийнятої загальної концепції управління ризиками [5, с. 58]. Але визначення мети процесу управління ризиками транспортного страхування не таке вже й просте завдання. Бажання уникнути або мінімізувати ризики є природним, але вирішення проблеми ускладнюється існуванням прямої залежності між ризиком та прибутком. Вищий рівень ризику надає потенційні можливості отримання підвищеного прибутку, але не виключає можливості додаткових втрат у випадку реалізації ризику. Мінімізація рівня ризику дає змогу отримати невисокий, але стабільний прибуток. Отже, балансування між прибутковістю та ризиком, пошук їх оптимального співвідношення розглядається як одне з важливих і складних завдань, що постають перед керівництвом кожного суб'єкта будь-якої господарської діяльності, і в тому числі, страхової.

Узагальнюючи підходи до вирішення проблеми ризик-прибуток, можна виділити дві основні моделі управління, які формалізують обрану стратегію поведінки страхової компанії на ринку. Перша модель управління максимізує прибуток при обмеженні рівня ризику шляхом встановлення максимально допустимого його значення. Така позиція означає свідоме прийняття певного ризику з метою отримання підвищеного прибутку за рахунок сприятливої ринкової кон'юнктури і характеризується спекулятивними тенденціями. Основне завдання процесу управління за даного підходу — недопущення ситуації переростання допустимого ризику в катастрофічний, який загрожує самому існуванню страхової компанії і призводить до банкрутства.

У другій моделі управління цільовою функцією є мінімізація ризику, а обмеженням — вимога утримання показників прибутковості на певному рівні, не нижчому за заданий. Така модель використовується, якщо розмір чистого прибутку влаштовує керівництво, і основною метою є стабілізація результатів.

В абсолютизованому вигляді перша модель управління може бути проілюстрована діяльністю фондів по інвестуванню ризикових операцій на біржах і товарних ринках світу, які мають на меті одержання гіперприбутків, свідомо приймаючи на себе мегаризик. Найбільш успішними в цій сфері стали фонди: Everest Capital (Марк Димитриджері) — 54,01%; White Tiger (Девід Керл) — 45,44%; Long Term Capital (Джон Меріветер) — 35,11%; Quantum (Джорж Сорос) із середньорічною нормою

прибутку на капітал 28,84%. Зміст такого виду бізнесу полягає в одержанні компенсації за прийнятий на себе фінансовий ризик, розмір якого обмежується тільки величиною наявного капіталу. Реалізація ризиків — не таке вже й рідкісне явище, але здебільшого вона призводить до краху, як це сталося в жовтні 1997 р. з фондом Global System (Віктор Нідерхоффер) після програву 50 млн дол. США на біржі Chicago Mercantile Exchange [3, с. 81].

У практичній діяльності використовуються гнучкіші підходи до управління, що поєднують елементи обох стратегій і полягають у хеджуванні окремих активних, пасивних чи позабалансових позицій — мікрохеджуванні, на відміну від макрохеджування, яке створює імунітет для всього балансу компанії. Згідно з останніми дослідженнями Комісії з торгівлі товарними ф'ючерсами переважна більшість дилерів, які працюють на строкових ринках, використовують їх як для спекулятивних цілей, так і для хеджування. При такому компромісному підході до управління ризиками проблема вибору оптимальної стратегії поведінки на ринку значно загострюється, оскільки діапазон коливань величини ризику досить широкий — від майже нульового до катастрофічного. Вибір стратегії управління залежить від багатьох чинників, і насамперед — від схильності до ризику, а успіх — від уміння передбачати майбутні зміни на ринку. За умов некерованої економічної та політичної ситуації, коли прогнозування стає неможливим по суті, краще по можливості мінімізувати ризики.

Отже, страхові компанії самі мають визначити той рівень ризику, на який вони згодні піти з метою отримання прибутків. Враховуючи, що успіх в досягненні поставленої мети значною мірою залежить від застосовуваних методів управління. Для вітчизняних страхових компаній проблема створення ефективних систем управління ризиками транспортного страхування ще потребує вирішення. При цьому важливо враховувати міжнародний досвід та пам'ятати, що процес становлення практики управління транспортними ризиками ще не завершений, а завдання створення універсальної методики не може бути вирішене в принципі, оскільки кожна компанія чи банк по-своєму унікальні, орієнтовані на власну ринкову нішу, можливості своїх співробітників, усталені зв'язки. Механічне копіювання вдалої моделі управління ризиком, створеної конкретним учасником ринку, скоріше призведе до негативних наслідків. В той же час, життєздатність кожної страхової компанії значною мірою визначається саме досконалістю систем управління ризиками [6, с. 140].

У цілому, процес управління ризиками транспортного страхування включає широкий спектр дій, які можуть бути представлені як послідовність наступних етапів:

- ідентифікація підвиду транспортного ризику, визначення причин його виникнення та ризикових сфер;
 - аналіз та оцінка транспортного ризику;
 - мінімізація або обмеження негативного впливу транспортних ризиків за допомогою відповідних методів управління;
 - здійснення постійного контролю за рівнем транспортних ризиків із застосуванням механізму зворотного зв'язку.
- На нашу думку, ризик-менеджери в процесі управління транспортними ризиками повинні обов'язково приділяти увагу наступним аспектам:
- систематизувати перелік передумов настання небажаних подій в сфері транспортного страхування;
 - регулярно аналізувати та встановлювати пріоритети за сферами транспортного страхування, що потребують додаткової уваги в процесі діяльності з управління ризиками;
 - класифікувати групи осіб, які наражаються на ризик, а також групи зовнішніх чинників, які є сприятливими для настання небажаної ситуації;
 - надавати інформацію про наявні та можливі транспортні ризики сторонам, що на них наражаються;
 - виділяти ресурсів щодо ліквідації та мінімізації наслідків настання небажаної події;

— використовувати зрозумілу методику проведення підрахунку ступеня шкоди, внаслідок настання небажаної події при транспортному страхуванні, а також здійснення оцінки компенсаційних заходів.

Важливим є поділ небажаних для страхової компанії подій на наступні різновиди: 1) часті з незначними наслідками події; 2) нечасті зі значними наслідками події. Цей поділ зумовлений різним характером реагування менеджменту страхової компанії на появу тієї чи іншої категорії небажаних подій.

Часті з незначними наслідками події характеризуються напрацьованою емпіричною базою даних, що дозволяє більш точно аналізувати характер цих подій та формувати відповідні системи заходів щодо виправлення наслідків. У випадку, наприклад, міжнародних перевезень ця категорія подій має місце у 86% випадків торговельних операцій із широким спектром можливих наслідків (від майже нульової шкоди для підприємства до необхідності здійснення інвестицій у переозброєння частини чи елемента транспортного потенціалу) та варіативністю можливих проявів [7, с. 1901]. Ця категорія передбачає відносно сталі інвестиції у формі забезпечення страхового захисту на випадок транспортної аварії, збою в завантажувальному обладнанні, а також постійних відрахувань на підтримку технічного обладнання в робочому стані. Окремими напрямками цільових внутрішньофірмових інвестицій у випадку таких подій можуть стати забезпечення супроводу цінного вантажу з метою нагляду за правильністю процесу завантаження, перевантаження та перевезення, підвищення кваліфікації обслуговуючого персоналу, розробка архітектури транспортної системи з метою зменшення кількості можливих небажаних подій.

Завданням менеджера з транспортних ризиків у такому випадку виступає подальше оновлення банку даних щодо частоти настання подій цієї категорії та можливого спектру їх наслідків; визначення достатності запланованого рівня фінансових ресурсів щодо мінімізації транспортних ризиків; моніторинг ринку технічних і технологічних засобів обслуговування транспортної системи з метою мінімізації ризиків.

Нечасті зі значними наслідками події відзначаються особливою складністю передбачення, оцінки та управління. Кожен новий реальний прояв такої події вносить корективи до спектру можливих наслідків, проте через присутність антропогенного фактору надає мало достовірної інформації щодо можливої частоти чи закономірності наступного прояву. Зловмисна дія щодо крупного розкрадання чи захоплення вантажу не має місце з певною періодичністю, а залежить від сукупності факторів, що визначають оцінку можливості безкарного вчинення шкоди порушником. Факт ні в якому разі не має заперечувати необхідність документування даних щодо таких подій, постійної інтеграції інструментів забезпечення процесу транспортування, пошуку варіантів застосування ресурсів для елімінації наслідків з метою реагування на настання вказаної категорії подій.

Особливістю дій менеджера з транспортних ризиків при такій категорії подій є забезпечення страхового покриття в такому випадку, коли страховим договором передбачається вичерпний спектр можливих різновидів подій, що визначається, однак не обмежується сукупністю реальних прецедентів. Додаткові договірні умови з контрагентами та багатьма перевізниками (передбачення супервізування при перевантаженнях партії щодо факту невідповідності зазначеної в договорі кількості та стану вантажу, уникнення неповного забезпечення супровідними документами наступного ланцюжкового перевізника тощо) можуть гарантувати повну чи часткову відсутність випадків зловмисних чи недбалих дій з боку учасників транспортної системи, проте не осіб поза її межами [8, с. 30]. Забезпечення ж правомірності дій як внутрішніх, так і непов'язаних з транспортною системою осіб уможливується контамінацією програм безпеки на макро- та регіональному рівнях із системою рішень менеджера із транспортних ризиків на основі інформації із зовнішніх джерел.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження дозволяє сформулювати такі висновки: 1) страховий ризик є обов'язковим елементом страхових правовідносин, оскільки ризик породжує потребу як об'єктивно необхідну й обумовлену матеріальним життям суспільства категорію, яка відображається в соціальному інтересі, здійснюється в об'єктивному праві та виступає об'єктивною основою виникнення суб'єктивного права; 2) з метою адаптації законодавства України в сфері страхування доцільно розширити та деталізувати існуючу в українському законодавстві класифікацію ризиків відповідно до прийнятих у праві ЄС стандартів у сфері страхування; 3) управління транспортними ризиками в сучасних умовах повинно характеризуватися відповідними ініціативами на мікро-, макро- та регіональному рівнях за умови створення багаторівневої системи безпеки. Нове бачення ролі антропогенного фактора та розширення розуміння можливого спектру наслідків настання небажаної події в межах функціонування транспортної системи передбачають застосування нових підходів до моделювання транспортних ризиків та інтерпретування прецедентів з метою отримання достовірного емпіричного матеріалу для надійної екстраполяції можливих дій як реагуючої, так і ініціюючої небажану подію сторони, а також більш ефективного управління ризиками транспортного страхування.

Література:

1. Офіційний сайт Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.dfp.gov.ua>
2. Сайт незалежного українського інформаційного агентства РБК-Україна [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.rbc.ua>
3. Харко А. Ризики в управлінні фінансовою діяльністю / А. Харко // Фінанси України. — 2008. — № 7. — С. 79—84.
4. Закон України "Про страхування" № 2921-III // Урядовий кур'єр. — 1996. — 7 березня.
5. Гаманкова О.О. Страховий ринок України у глобальному страховому просторі / О.О. Гаманкова, В.К. Хлівний // Фінанси України. — 2012. — № 5. — С. 58—67.
6. Ротова Т. Методичний інструментарій управління страховими ризиками / Т. Ротова // Фінанси України. — 2009. — № 3. — С. 140—144
7. Abkovitz M. D. Transport Risk Management: A New Paradigm / Mark D. Abkovitz // Vanderbilt University. — 2002.
8. Коноваленко Ю. Особливості застосування нової парадигми управління транспортними ризиками / Ю. Коноваленко // Вісник КНТЕУ. — 2010. — № 6. — С. 23—34.

References:

1. The official site of State commission on adjusting of markets of financial services of Ukraine (2013), available at: <http://www.dfp.gov.ua> (Accessed 10 January 2013).
2. The site of independent ukrainian informative service RBC-Ukraine (2013), available at: <http://www.rbc.ua> (Accessed 17 January 2013).
3. Kharko, A. (2008), "Risks in a management by financial activity", *Finansy Ukrainy*, vol. 7, pp. 79—84.
4. The Verkhovna Rada of Ukraine (1996), *The Law of Ukraine "About insurance"*, *Uriadovij kur'ier*, vol. march 7, pp. 3—10.
5. Hamankova, O.O. and Khlivnyj, V. K. (2012), "An insurance market of Ukraine is in global outer space", *Finansy Ukrainy*, vol. 5, pp. 58—67.
6. Rotova, T. (2009), "Methodical tool of management insurance risks", *Finansy Ukrainy*, vol. 3, pp. 140—144.
7. Abkovitz, M. D. (2002), *Transport Risk Management: A New Paradigm* Vanderbilt University, UK.
8. Konovalenko, U. (2010), "Features of the use of new paradigm of management transport risks", *Visnyk KNTEU*, vol. 6, pp. 23—34.

Стаття надійшла до редакції 02.11.2013 р.