

УДК 368.216

Н.І. Богомоллова, д-р екон. наук, професор

Державний економіко-технологічний університет транспорту, м. Чернігів, Україна

О.І. Панченко, канд. екон. наук, доцент**Х.І. Штирхун**, студентка

Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ТА ПРОБЛЕМИ МЕХАНІЗМУ РЕАЛІЗАЦІЇ МОРСЬКОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ

Проведено аналіз сучасного стану вітчизняного ринку морського страхування на основі загальних показників його розвитку, розкриті особливості та проблеми реалізації страхового захисту від морських ризиків в Україні.

В статье проведён анализ современного состояния отечественного рынка морского страхования на основе общих показателей его развития, раскрыты особенности и проблемы реализации страховой защиты от морских рисков в Украине.

The article analyzes the current state of the domestic market of marine insurance on the basis of its overall development, the peculiarities and problems of insurance protection against marine risks in Ukraine.

Постановка проблеми. У сучасних умовах розвитку міжнародних зв'язків значну роль відіграє морський транспорт, перевезення яким користуються попиту у підприємств великого та середнього бізнесу, що здійснюють зовнішньоекономічну діяльність. Перевагами морських перевезень є порівняно низька вартість у розрахунку на одиницю ваги та можливість транспортування вантажів різних властивостей і розмірів при забезпеченні їх збереження. Разом з тим морський транспорт відрізняється високим рівнем капіталоемності виробництва транспортних послуг і низькою рентабельністю, що суттєво стримує вкладення коштів у оновлення основних засобів. Тому організація будівельних та ремонтних робіт на морському транспорті, а також придбання нових суден і обладнання вимагають значних інвестиційних ресурсів.

У результаті сучасний стан національного торговельного флоту не відповідає міжнародним стандартам (технічне оснащення, експлуатаційні характеристики, основні параметри безпеки тощо), характеризується високим рівнем зносу морських транспортних засобів, а також відсутністю державного контролю у сфері безпеки мореплавства.

Незважаючи на таку ситуацію, потреба в морських перевезеннях постійно зростає. За даними Міністерства інфраструктури України, в 2011 р. суттєво збільшились обсяги переробки вантажів у морських портах, у першу чергу – транзитних. За оперативними даними Держслужби морського та річкового транспорту, протягом січня 2011 р. у вісімнадцяти морських торговельних портах оброблено 9,3 млн. т вантажів, що на 10,5 % більше ніж за аналогічний період 2010 р., при цьому обсяг переробки транзитних вантажів зріс до 3,8 млн. т, що на 60 % більше у порівнянні з минулим роком. Крім цього, Іллічівський порт розвиває ділові стосунки з Туреччиною, а між Україною та Хорватією було підписано угоду про співпрацю у морському торговельному судноплаванні, реалізація якої дозволить провідним портам країни нарощувати обсяги перевезення вантажів і поживати співпрацю з питань безпеки судноплавства [6].

Але слід зазначити, що морські перевезення є одним з найбільш ризикованих видів діяльності. Відповідно до встановлених міжнародних стандартів безпеки, судновласники не виходять у море без страхування судна та своєї відповідальності, оскільки ризики, які виникають у процесі їх діяльності, можуть призвести до великих збитків. Тому питання забезпечення безпеки морських перевезень сьогодні є однією з основних проблем торговельного мореплавства.

Настання страхових випадків у значному ступені залежить від технічного стану судна та кваліфікації екіпажу. Згідно зі статистикою, причинами морських катастроф у 80 % випадків є помилка людини. Тому необхідно сформулювати такий механізм забезпечення безпечної та безаварійної роботи морського транспорту, який би попереджував настання небезпечних подій, передбачав компенсацію збитків при їх настанні та відповідав міжнародним стандартам.

Основним елементом такого механізму є морське страхування, оскільки воно забезпечує відшкодування заподіяних збитків унаслідок страхових випадків, визначених у договорі страхування. Страхові компанії, як і судовласники, зацікавлені в тому, щоб їх страхувальники дійсно забезпечували безпеку мореплавства в процесі експлуатації своїх суден. При цьому страховики повинні співпрацювати зі страхувальниками та суттєво впливати на виконання вимог безпеки власниками та операторами суден. Тому використання повноцінного страхового захисту та його впливу на дотримання встановлених вимог безпеки мореплавства є важливою умовою розвитку вітчизняного морського транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженням страхування морських ризиків займаються багато вітчизняних і зарубіжних науковців: Т.В. Блащук, Т.В. Боднар, Н.М. Внукова, О.О. Гаманкова, І.М. Кучеренко, О.Е. Лейст, Л.А. Лунц, В.В. Луць, Р.А. Майданик, Д.І. Мейер, М.В. Мних, В.О. Мусін, В.М. Нікіфорак, І.Б. Новицький, С.С. Осадець, В.І. Серебровський, В.О. Тархов, Л.М. Федоров, Є.О. Харитонов, Я.М. Шевченко та багато інших. Але морське страхування, як і будь-яка динамічна система, розвивається і, як наслідок, стикається з новими проблемами, що необхідно вирішувати. Тому виникає потреба в розгляді особливостей та проблемних питань при страхуванні морських ризиків і зверненні до міжнародної практики при вирішенні виявлених недоліків та забезпеченні подальшого розвитку морського страхування.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. У наукових працях вітчизняних учених основна увага приділяється загальній характеристиці проведення морського страхування та зарубіжному досвіду його здійснення, а дослідження видів послуг зі страхування морських ризиків і показників їх динаміки не проводились. Тому не проаналізовано сучасний стан вітчизняного ринку морського страхування на основі загальних показників його розвитку, не розкриті особливості страхових послуг у сфері морського страхування та механізму їх реалізації.

Мета статті. Метою цього дослідження є аналіз сучасного стану морського страхування в Україні, розгляд страхових схем, які пропонують вітчизняні страхові компанії, а також виявлення особливостей, недоліків і шляхів удосконалення страхування морських ризиків.

Виклад основного матеріалу. У сучасних умовах широкого впровадження економічних реформ та активізації партнерських відносин з іншими країнами, морське страхування відіграє важливу роль.

Страхування морських ризиків – це один із видів транспортного страхування, який охоплює майнові інтереси, пов'язані з морським судноплавством і перевезенням вантажів та пасажирів. Об'єктами морського страхування можуть бути морські судна, вантажі, фрахт, контейнери, цивільна відповідальність судовласника й перевізника перед третіми особами, пасажирів, члени екіпажу тощо.

Страхування морських ризиків відрізняється значними особливостями:

- охоплює дуже великі ризики, що обумовлює формування та функціонування об'єднань страховиків у цій сфері, а також передбачає узгодження дій страхових компаній з перестраховиками;

– при здійсненні морського страхування необхідно дотримуватись міжнародних правил і умов міжнародних контрактів. Переважна кількість договорів морського страхування укладається на основі Морського страхового полісу Ллойда та Застережень Інституту лондонських страховиків;

– договори морського страхування відрізняються складністю, тому рекомендується їх укладати за посередництвом кваліфікованих страхових брокерів, які забезпечують оптимальні умови страхування;

– крім звичайних об'єктів морського страхування, таких як судно, вантаж, фрахт, цивільна відповідальність судновласника й перевізника, виділяються ще такі об'єкти, як плата за проїзд, орендна плата, заробітна плата, інші винагороди капітану та екіпажу.

У морському страхуванні використовується інший підхід щодо визнання недійсності договору страхування. Так, згідно з п. 1 ч. 1 ст. 998 Цивільного кодексу України «договір страхування визначається судом недійсним, якщо його укладено після настання страхового випадку». Однак у ч. 1 ст. 252 Кодексу торговельного мореплавства України зазначено, що «договір морського страхування зберігає силу, якщо навіть до моменту його укладення можливість збитків, що підлягають відшкодуванню, вже минула або ці збитки вже виникли. Однак, якщо страховик під час укладення договору морського страхування знав або повинен був знати, що можливість настання страхового випадку виключена, або страхувальник знав або повинен був знати про збитки, що вже сталися та підлягають відшкодуванню страховиком, виконання договору страхування не є обов'язковим для сторони, якій не було відомо про ці обставини» [2].

За формою проведення розрізняють добровільне та обов'язкове страхування на морському (водному) транспорті. Згідно зі ст. 6 Закону України «Про страхування» до добровільних видів страхування, що забезпечують страховий захист від морських ризиків, відносяться наступні:

– страхування водного транспорту (морського внутрішнього та інших видів водного транспорту);

– страхування вантажів та багажу (вантажобагажу);

– страхування цивільної відповідальності власників водного транспорту (включаючи відповідальність перевізника).

Відповідно до ст. 7 до обов'язкових видів страхування на морському транспорті, відносяться:

– особисте страхування від нещасних випадків на транспорті;

– страхування відповідальності морського перевізника та виконавця робіт, пов'язаних із обслуговуванням морського транспорту, щодо відшкодування збитків, завданих пасажиром, багажу, пошти, вантажу, іншим користувачам морського транспорту та третім особам;

– страхування засобів водного транспорту;

– страхування відповідальності морського судновласника.

Незважаючи на норми страхового законодавства, а також Кодекс торговельного мореплавства України, який передбачає страхування морських ризиків, обов'язкове морське страхування практично не здійснюється. За даними Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг, у 2010 р. страховими компаніями отримані страхові внески тільки за страхуванням відповідальності морського перевізника та виконавця робіт, пов'язаних із обслуговуванням морського транспорту, щодо відшкодування збитків, завданих пасажиром, багажу, пошти, вантажу, іншим користувачам морського транспорту та третім особам у сумі 4,6 млн. грн. У попередні роки взагалі страхових внесків за обов'язковими видами страхування не надходи-

ло та не здійснювались виплати [5]. Тому дослідження може ґрунтуватись тільки на добровільних видах страхування морських ризиків.

Аналіз морського страхування ускладнюється також і тим, що поділу страхових внесків та виплат за видами транспорту не існує і в консолідованій страховій звітності страхування вантажів та багажу включає всі види транспорту. Але вантаж страхується найбільш часто на морському транспорті, оскільки перевезення мають міжнародний характер і регулюються міжнародними правилами, які передбачають страхування як гарантію доставки товару до місця призначення у такому стані, в якому він був при відправленні, тому умовно ці дані можна використати в процесі аналізу.

Морське страхування в Україні знаходиться тільки на етапі свого зародження і займає незначну частку на страховому ринку. З 2006 р. по 2008 р. частка валових надходжень страхових внесків (ВНСВ) за морським страхуванням у загальній сумі ВНСВ з добровільних видів страхування (крім страхування життя) знаходилась у межах 9 %, але у 2009 р. ситуація погіршилась і їх частка склала лише 6,4 %. Причиною такого зменшення стало скорочення страхових надходжень майже вдвічі через поглиблення світової фінансово-економічної кризи, в умовах якої призупинились партнерські відносини між багатьма країнами світу та зменшились обсяги товарообігу [5].

У 2010 р. питома вага ВНСВ за морським страхуванням у загальній сумі добровільних видів страхування (крім страхування життя) зросла до 8,36 %, з них 8,15 % припадає лише на страхування вантажів та багажу та 0,17 % і 0,04 % – відповідно, на страхування водного транспорту (каско) та страхування відповідальності власників водного транспорту (рис. 1).

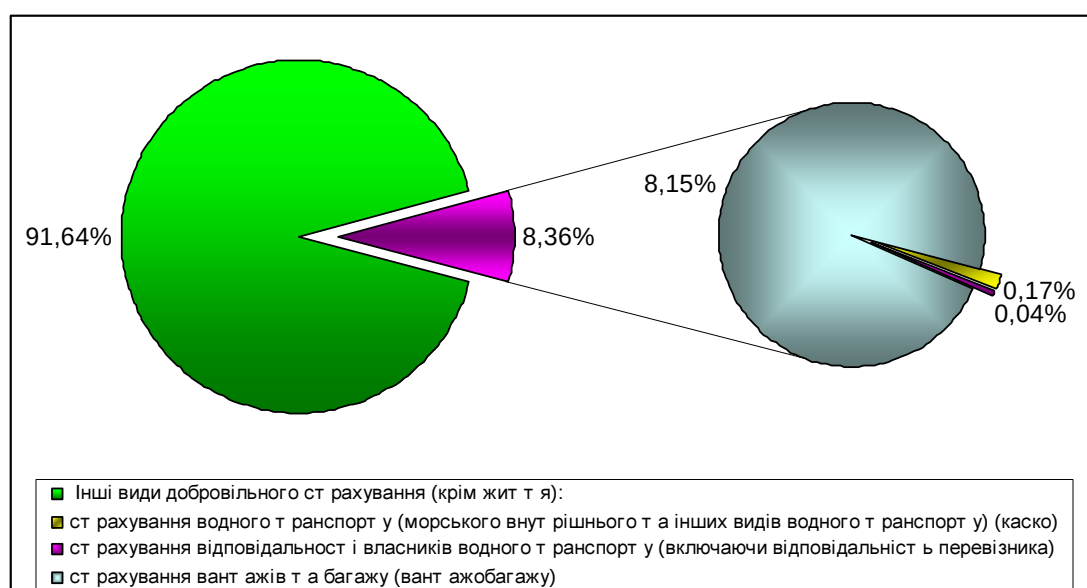


Рис. 1. Питома вага валових надходжень страхових внесків за добровільними видами морського страхування у загальній сумі валових надходжень страхових внесків з добровільних видів страхування (крім життя) у 2010 р.

За останніх п'ять років найвищий показник щодо частки валових страхових виплат (ВСВ) за морським страхуванням у загальній сумі ВСВ з добровільних видів страхування (крім життя) був досягнутий у 2007 р. і склав лише 0,75 % [5]. У 2010 р. цей показник склав лише 0,65 %, із них 0,52 % займає страхування вантажів та багажу, 0,11 % – страхування водного транспорту (каско), 0,02 % – страхування відповідальності власників водного транспорту (рис. 2).

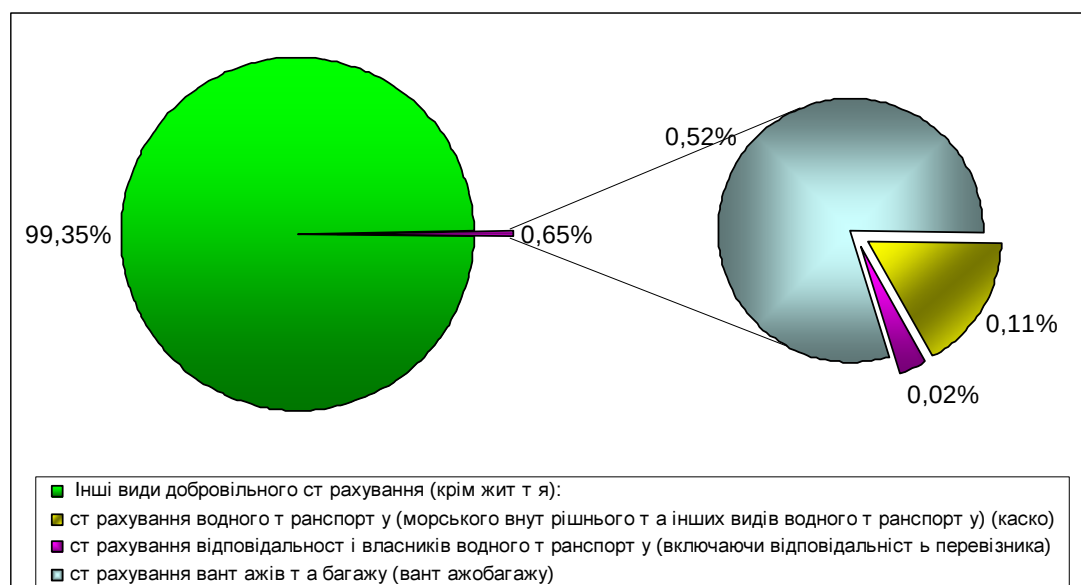


Рис. 2. Питома вага валових виплат страхових внесків за добровільними видами морського страхування у загальній сумі валових виплат страхових внесків з добровільних видів страхування (крім життя) у 2010 р.

Таким чином, вітчизняне морське страхування розвивається поступово і страхові компанії поки що не в змозі виправдати очікування власників морських суден та повною мірою відповідати за морські ризики. Але цей вид страхування дуже перспективний для нашої країни, тому необхідно розглянути, на яких умовах вітчизняні страховики пропонують страхувати морські ризики.

Страхові компанії пропонують основні три види послуг за морським страхуванням:

- 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 перевезення вантажу морським транспортом;
- страхування відповідальності судновласників – страховий поліс покриває витрати судновласника, пов'язані з вимогою третьої сторони відшкодувати завдані їй збитки.

Для виявлення існуючих проблем, розглянемо характерні особливості кожного виду морського страхування.

Страхування морських суден (каско) є основним видом морського страхування, який передбачає відшкодування збитку тільки від пошкодження чи конструктивної загибелі транспортного засобу.

Умовами реалізації такого страхування є перебування судна в морехідному стані на основі документального підтвердження та відповідність судна чинному класу не лише на момент укладення договору страхування, але і протягом всього періоду дії страховки, а також встановлення певного географічного регіону дії договору страхування.

Страховими ризиками (випадками) є: пошкодження, знищення, загибель, зникнення безвісти, розкрадання, захоплення судна або обладнання внаслідок:

- випадків і небезпек при судноплавстві (сильні шторми, затоплення й перекидання суден, посадка на мілину, викидання на берег, зіткнення або торкання інших суден, підводних, плавучих або нерухомих об'єктів, інших випадків і небезпек плавання й аварійних морських подій);
- пожеж, вибухів;

– стихійних лих (землетрусу, виверження вулкана, удару блискавки, бурі, урагану, повені, граду, смерчу);

– зіткнення з пілотованими літальними апаратами, іншими об'єктами, а також з предметами, що впали з них;

– протиправних дій третіх осіб (пошкодження, знищення, підпалу судна, вантажу й обладнання; викрадення судна й обладнання);

– зникнення судна безвісти;

– інших причин раптового характеру.

Застосовуються такі варіанти страхового покриття:

● *З відповідальністю за повну загибель й пошкодження:*

– збитки від повної загибелі судна або витрати на усунення пошкоджень корпусу, механізмів, машин, обладнання судна, завдані внаслідок настання страхових ризиків;

– збитки, завдані внаслідок зникнення судна безвісти, викрадення, захоплення судна або обладнання;

– збиток, витрати й внески внаслідок загальної аварії судна;

– необхідні й доцільні витрати на рятування судна;

– необхідні й доцільні витрати на запобігання, зменшення розміру збитку або встановлення розміру збитку.

● *З відповідальністю за пошкодження:*

– витрати на усунення пошкоджень корпусу, механізмів, машин або обладнання судна, що виникли внаслідок настання страхових ризиків;

– необхідні й доцільні витрати на запобігання, зменшення розміру збитку або встановлення розміру збитку.

● *З відповідальністю за повну загибель:*

– збитки внаслідок повної загибелі судна, завдані внаслідок страхових ризиків;

– збитки внаслідок зникнення судна безвісти, викрадення або захоплення судна або обладнання;

– збиток, витрати й внески внаслідок загальної аварії;

– необхідні й доцільні витрати на рятування судна;

– необхідні й доцільні витрати на запобігання, зменшення розміру збитку або визначення розміру збитку [7; 8; 9].

Додатково страхуванням покриваються:

– військові ризики, у тому числі ризики піратства, тероризму;

– ризик втрати фрахту.

Договір страхування каско суден укладається на певний термін або на рейс.

Страхова сума визначається на підставі дійсної (ринкової), балансової або заявленої вартості судна на момент укладання договору страхування.

Розмір страхового тарифу залежить від:

– варіанта страхового покриття (обраних страхових ризиків);

– виду та призначення транспортного засобу;

– класу морського судна;

– технічного стану судна;

– наявності систем безпеки, пристроїв протипожежної сигналізації;

– умов експлуатації морського транспорту;

– району плавання;

– року будівництва судна;

– наявності збитків за останні 3-5 років;

– існування виключень з покриття;

– розміру франшизи;

- каналів перестрахування;
- тривалість співробітництва з цим страхувальником;
- інших істотних у кожному конкретному випадку чинників, що впливають на ймовірність настання страхових випадків.

В Україні розмір страхових тарифів зі страхування морських суден (каско) знаходиться в межах 0,5-7 % страхової суми.

Страхування вантажів – розповсюджений вид морського страхування, особливо в умовах розвитку партнерських відносин та зростання обсягів товарообігу між різними країнами, тим більш, що вантажі, які перетинають кордон України, страхуються в обов'язковому порядку.

Практика страхування вантажів здійснюється за різними варіантами страхового покриття.

1. 3 відповідальністю за всі ризики.

– *страховими випадками визнаються втрата, повна загибель або пошкодження всього або частини вантажу*, що відбулися з будь-якої причини (у тому числі в результаті порушення температурного режиму перевезення та зберігання), включаючи витрати по загальній аварії, які зобов'язаний понести страхувальник і всі необхідні та доцільні витрати щодо рятування вантажу, витрати щодо запобігання та/або зменшення розміру збитку та/або встановлення його розміру.

2. 3 відповідальністю за часткову аварію.

Страховими випадками визнаються наступні події:

– *втрата або пошкодження всього або частини вантажу* внаслідок вогню або вибуху; блискавки, землетрусу, вулканічного виверження, бурі, вихору та інших стихійних лих; посадки на мілину, викиду на берег, затоплення або перекидання судна; катастрофи або зіткнення суден чи з іншими засобами перевезення між собою або з нерухомими чи плаваючими (у тому числі з льодом) предметами; змивання хвилею або викидання вантажу за борт; провалу, руйнування мостів, тунелів, інших транспортних комунікацій, складських приміщень та конструкцій, включаючи прориви дамб і трубопроводів; ушкодження судна льодом; протікання морської води в судно або контейнер з вантажем; падіння літаючих апаратів або їх частин, а також внаслідок заходів пожежогасіння чи з рятування вантажу;

– втрата вантажу в результаті пропажі засобу перевезення безвісти;

– пошкодження, повна загибель або втрата всього або частини вантажу внаслідок нещасних випадків при навантаженні, укладанні, вивантаженні вантажу та прийомі судном палива;

– витрати по загальній аварії, які зобов'язаний понести страхувальник;

– всі необхідні та доцільні витрати щодо рятування вантажу, витрати щодо запобігання та/або зменшення розміру збитку та/або встановлення його розміру.

3. Без відповідальності за пошкодження.

Страховим ризиком (випадком) визнаються наступні події:

– *загибель або втрата вантажу* внаслідок вогню або вибуху; блискавки, землетрусу, вулканічного виверження, бурі, вихору та інших стихійних лих; посадки на мілину, викиду на берег, затоплення або перекидання судна; катастрофи або зіткнення суден, літаків чи інших засобів перевезення між собою або з нерухомими чи плаваючими (у тому числі з льодом) предметами; вивантаження вантажу у порту лиха; змивання хвилею або викидання вантажу за борт; провалу, руйнування мостів, тунелів, інших транспортних комунікацій, складських приміщень та конструкцій, включаючи прориви дамб і трубопроводів; ушкодження судна льодом; протікання морської води в судно, транс-

портний засіб або контейнер з вантажем; падіння літаючих апаратів або їх частин, а також внаслідок заходів гасіння пожеж чи з рятування вантажу;

- втрата вантажу в результаті зникнення засобу перевезення безвісти;
- повна загибель або втрата всього або частини вантажу внаслідок нещасних випадків при навантаженні, укладанні, вивантаженні вантажу та прийомі судном палива;
- витрати і внески по загальній аварії, які зобов'язаний понести страхувальник;
- всі необхідні і доцільні витрати щодо рятування вантажу, витрати щодо запобігання та/або зменшення розміру збитку та/або встановлення його розміру [7; 8; 9].

Страхова сума визначається в межах дійсної вартості вантажу на момент укладення договору страхування або з її перевищенням відповідно до умов поставки вантажу.

Страховий тариф залежить від:

- виду вантажу (точна назва, тип пакування);
- виду транспортного засобу (назва судна, рік побудови, тоннаж);
- способу відправлення вантажу (у трюмі, на палубі, навалом, паливом, насипом, у контейнерах);
- маршруту перевезення (пункт відправлення, перевантаження, призначення транспортного засобу);
- дальності перевезень;
- тривалості перевезень;
- репутації та надійності перевізника;
- вартості вантажу;
- обсягу страхової відповідальності (варіантами страхового покриття).

Страховий тариф зі страхування вантажів, які перевозяться морським транспортом, знаходиться в межах 0,1-0,7 % страхової суми.

Страхування відповідальності на морському транспорті використовується вже більше двох століть, але воно не втрачає своєї актуальності, і значущість цього виду страхування для судновласників постійно зростає.

Існує страхування різних видів відповідальності:

- перед фізичними особами (крім членів екіпажу);
- перед екіпажем (членами команди);
- за зіткнення з іншими судами;
- за загибель або пошкодження плавучих та нерухомих предметів;
- за забруднення;
- за збиток, заподіяний при буксируванні;
- за видалення майна, що затонуло внаслідок аварії;
- за загибель, пошкодження або нестачу вантажу, прийнятого до перевезення;
- за витрати по частці судна в загальній аварії та рятуванні;
- за майно на забезпеченому судні;
- за відхилення забезпеченого судна від передбаченого маршруту (девіація);
- інші ризики, прийняті в міжнародній практиці страхування відповідальності [7; 8; 9].

Страхова сума визначається за домовленістю сторін.

Страховий тариф при страхуванні відповідальності на морському транспорті залежить від:

- обраних ризиків;
- фрахту;
- технічних характеристик судна;
- району плавання;
- цілей його експлуатації;
- інших факторів.

Страховий тариф встановлюється в межах 0,2-5 % страхової суми.

При страхуванні морських ризиків необхідно реалізувати одну з найважливіших його функцій – превентивну. Шляхом проведення огляду морських суден на предмет дотримання міжнародних стандартів, страховики можуть суттєво вплинути на виконання вимог безпеки. Такі огляди можуть проводитись як при прийомі судна на страхування, так і в період дії договору. Обґрунтовані вимоги, які пред'являються до страхувальника, в межах існуючої нормативної бази дозволяють знизити ризики пошкодження судна та мотивувати судновласника підтримувати та експлуатувати його необхідним чином. Інвестування порівняно невеликих коштів у такі попереджувальні заходи можуть суттєво покращити результати страхування.

Великою загрозою для вантажу, який перевозиться водними шляхами, екіпажу та безпосередньо судну є морське піратство. За даними Міжнародного морського бюро (International Maritime Bureau), у 2010 р. у світі сталося 445 піратських захоплень суден з 1270 членами команд на борту, а за 4 місяці 2011 р. було здійснено 173 нападів, 26 спроб захоплення зробили сомалійські пірати [4]. Тому впровадження та розвиток страхування від морського піратства є першочерговою необхідністю. Цей напрямок страхування потребує вдосконалення методик розрахунку ризиків та розробки андеррайтингових методик розрахунку страхових тарифів, які на цей момент відсутні. Страхування від морського піратства, з одного боку, є дуже привабливим для страховика, оскільки коштує дорого, а з другого – дуже небезпечним, оскільки страховик повинен формувати портфель релевантних ризиків, або співпрацювати з великими перестраховиками.

Висновки і пропозиції. Аналіз стану морського страхування в Україні дозволив нам виділити проблеми в його організації:

1) існує великий перелік ризиків, які можуть включатися лише як додаткові за окрему плату (наприклад, воєнні та страйкові ризики, відповідальність за природне псування товару, самозгоряння, окислення, а також пошкодження товару гризунами);

2) договори страхування мають великий перелік винятків із страхових випадків, що обумовлюється сучасним фінансовим станом страховиків; вітчизняні страховики пропонують судновласникам набагато вужчий обсяг страхового покриття у порівнянні з розвинутими країнами;

3) маючи лише динамічні показники розвитку аварійних випадків окремо взятого судна конкретного власника, страховикам неможливо спрогнозувати з достатнім коефіцієнтом довіри характер та час настання у майбутньому аварійних випадків з цим же судном;

4) страхові компанії дуже часто втрачають з поля зору такий важливий сегмент аварійності морських суден, як аварійні випадки, які настають під впливом людського фактора;

5) у звітності страховиків не виділяється окремо страхування вантажів та багажу (вантажобагажу), що перевозяться морським транспортом, тому не можливо проаналізувати стан та тенденції розвитку у цьому напрямку.

Таким чином, морське страхування не відповідає сучасним вимогам, але перші кроки для його розвитку на вітчизняному ринку вже зроблені. Тому необхідно підтримувати вже існуючі послуги морського страхування та вдосконалювати їх відповідно до міжнародних стандартів.

Список використаних джерел

1. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
2. Кодекс торговельного мореплавства України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua>.
3. International Maritime Bureau (Міжнародне морське бюро) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.icc-ccs.org>.

4. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua>.
5. Офіційний сайт Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dfp.gov.ua/>.
6. 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.
7. Програми морського страхування СК «ГУТА - Україна» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.gutains.com.ua>.
8. Програми морського страхування СК «ПРОВІДНА» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://providna.ua>.
9. Программы морского страхования СК «ИНГО-УКРАИНА» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ingo.ua>.
10. Сич Є. М. Розвиток системи державного регулювання ринку страхових послуг / Є. М. Сич, Н. І. Богомолова // Збірник наукових праць Київського університету економіки і технологій транспорту. Серія «Економіка і управління». – 2005. – Вип. 7. – С. 252-258.