

П.Г. БУЛАНОВИЧ,

*Институт проблем ринку та еколого-економічних досліджень НАН України*

## МОДЕЛЬ ЗАСТАВНОГО СТРАХУВАННЯ ЕКОЛОГІЧНИХ РИЗИКІВ ТРАНЗИТУ ВАНТАЖІВ ТЕРИТОРІЄЮ УКРАЇНИ

В даний час в Україні створені реальні передумови активізації дії економічних, максимально орієнтованих на ринкові відносини, механізмів забезпечення екологічної безпеки, серед яких одним з найбільш значимих розглядається екологічне страхування чи страхування екологічних ризиків [1-5].

Якщо загальні питання екологічного страхування в Україні можна вважати майже з'ясованими, про що свідчать наукові та науково-практичні розробки принципів засад, методології та методичного апарату екологічного страхування у таких галузях національної економіки, як промисловість і аграрний сектор (відомі і найбільш поширені серед науковців та практичних працівників підходи І.А.Александрова, С.М.Гладченко, С.М.Козьменко, Г.А.Моткіна, О.Л.Кашенко, Е.В.Бридуна, О.В.Козьменко, І.А.Сааджан, С.О.Ізотова та ін.), то транспортний сектор економіки, зокрема виконання їм транзитної функції, залишається до теперішнього часу ще "білою плямою" щодо теорії та практики використання потенціалу страхування як потужного інструментарію управління та запобігання екологічним ризикам. Саме відсутність належного страхового захисту юридичних осіб та громадян в умовах забруднення навколишнього природного середовища при здійсненні транзитних операцій перевезення вантажів (перш за все – екологічно небезпечних) визначила вибір теми та формулювання головної мети нашої роботи.

В роботі розглядається модель інтеграції (чи сполучення) прикордонного екологічного контролю з механізмом екологічного страхування транскордонного переміщення вантажів (транспортних засобів) по території України, в основу якого покладена гіпотеза «заставного страхування» [6, 7] з використанням механізму повер-

нення вкладених коштів суб'єкту страхування у випадку ненастання страхового випадку за період його (суб'єкта страхування) відповідальності під час транскордонного переміщення вантажів (транспортних засобів) по території України.

Перш ніж перейти до викладу пропонуваної моделі, розглянемо основні загальні передумови реалізації механізму страхування, що у даний час склалися в Україні і які мають відповідну нормативно-правову основу.

В даний час ефективність страхового сектора в Україні залишається досить низькою. Частка страхових платежів, що можуть розглядатися як джерело потенційних інвестицій в економіку, складають близько 1% ВВП (у країнах ЄС - 8,53 %). В Україні страхується лише 10% ризиків, тоді як на Заході – 90-95%. Частка України на загальноєвропейському ринку страхових послуг становить лише 0,05%, тоді як населення України становить близько 7% від населення Європи. Обсяг страхових послуг в Україні менше від того ж показника у Німеччині та Франції у 600 разів, Росії та Польщі – у 20 разів.

Головними причинами сформованої ситуації є:

- низька платоспроможність населення і підприємств;
- порівняно низька якість страхових послуг, пропонуваних вітчизняними страховими компаніями;
- велика кількість страхових суспільств (більше 300) і низька їхня капіталізація, у результаті чого вони діють як посередники між страхувальниками і західними компаніями;
- відсутність ефективного податкового законодавства, здатного стимулювати інвестиційну діяльність;

© П.Г. Буланович, 2004

- обмеженість можливостей для інвестування страховими компаніями;

- низька довіра до вітчизняних страхових компаній.

Згідно «Програми розвитку страхового ринку України на 2001-2004 роки» довіра до страхування як інституту соціально-економічного захисту є однією з необхідних передумов розвитку страхового бізнесу. З метою відновлення довіри до страхової галузі необхідно:

- упровадити нові ефективні і привабливі для населення форми фінансових послуг, зокрема таких, як надання кредитів під заставу страхових полісів і т.п.;

- інформувати населення через засоби масової інформації про стан страхового ринку і рівень державного контролю за його діяльністю;

- проводити роз'яснювальну роботу про необхідність і економічну доцільність страхування.

Однією з найважливіших передумов розвитку страхування є адекватне правове забезпечення, що регулювало б як категоріальний апарат, так і порядок здійснення страхових операцій. На сьогоднішній день основним законодавчим актом у даній області є Закон України «Про внесення змін до Закону України «Про страхування» за №2745-III від 4.10.2001 р. [8].

Як економічна категорія страхування представляє систему економічних відносин, що включає сукупність форм і методів формування цільових фондів коштів і їхнє використання на відшкодування збитку при різних ризиках, а також на надання допомоги громадянам при настанні визначених подій у їхньому житті. Воно виступає, з одного боку, засобом захисту бізнесу і добробуту людей, а з іншого боку — видом діяльності, що приносить дохід.

Страхування є складовою частиною фінансів, що і визначає зміст його основних функцій: розподільної і контрольної. Розподільна функція страхування припускає необхідність формування спеціалізованого страхового фонду і його розподіл у випадку реалізації застрахова-

ного ризику і настання явища, що вимагає відшкодування нанесеного збитку.

Страхування передбачає можливість зниження імовірності настання ризику і зниження величини збитку шляхом проведення заходів, його попереджуючих, хоча це і вимагає додаткових витрат.

Особливістю розподільної функції страхування є відшкодування збитків чи майбутніх потреб, що відрізняється від заощадження. Однак з метою протистояння прийдешньої небезпеки накопичені матеріальні і грошові кошти шляхом включення у виробничі витрати можливих утрат відкладаються саме у формі заощадження. Заощадження як спосіб боротьби з небезпеками досягнуть мети, якщо відомі: сила і розмір збитку; час настання небезпеки, і є можливість для нагромадження необхідної суми. Заощадження поповнюються при формуванні страхового фонду і вилучаються (якщо має місце факт необхідності покриття збитку). Таким чином, страхування є найбільш завершеною формою заощаджень, тому що розвиває ідею заощадження: від частки випадку окремого індивіда до можливостей мобілізації колективних зусиль, спрямованих на протистояння випадковим небезпекам. На зміну приватним заощадженням приходить суспільний фонд, коли залучені суспільні і державні міри економічної безпеки, що дозволяють у грошовій формі покрити нанесений збиток.

Розподільна функція страхування реалізується через ризикову, попереджувальну (превентивну), ощадну.

Страхування виконує попереджувальну функцію, яка пов'язана з використанням частини засобів страхового фонду на зменшення ступеня і наслідків страхового ризику.

У страхуванні життя категорія страхування найбільшій мірі зближається з категорією кредиту при нагромадженні по договорах страхування на дожиття обумовлених страхових сум. Заощадження грошових сум за допомогою страхування на дожиття зв'язано з потребою в страховому захисті досягнутого

сімейного статку. У такий спосіб страхування може виконувати й ощадну функцію.

Контрольна функція забезпечує цілкове використання страхових фондів.

Відповідно до Закону України наступні види страхування є обов'язковими:

- страхування цивільної відповідальності інвестора, у тому числі за шкоду, заподіяну навколишньому середовищу, здоров'ю людей, за згодою про розділ продукції, якщо інше не передбачено такою угодою;

- страхування майнових ризиків за згодою про розділ продукції у випадках, передбачених Законом України «Про угоди про розділ продукції»;

- страхування відповідальності експортера й особи, що відповідає за утилізацію (видалення) небезпечних відходів, щодо відшкодування шкоди, що може бути заподіяний здоров'ю людини, власності і навколишньому природному середовищу під час трансграничного перевезення й утилізації (видалення) небезпечних відходів.

- страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків при перевезенні небезпечних вантажів.

Для здійснення обов'язкового страхування Кабінет Міністрів України встановлює порядок і правила його проведення, форми типового договору, особливі умови ліцензування обов'язкового страхування, розміри страхових сум і максимальні розміри страхових тарифів, методику актуарних розрахунків.

Отже, діючи в Україні нормативно-законодавча база з питань страхування (підкреслимо особливо - обов'язкового) створює реальні передумови впровадження механізму екологічного страхування транскордонного переміщення вантажів (транспортних засобів) по території України, що і є методологічною основою пропонуваної надалі у цій роботі моделі.

Концептуальна гіпотеза моделі сполучення екологічного контролю на держа-

вному кордоні України з механізмом “заставного екологічного страхування” базується на наступних положеннях.

Обов'язкове страхування відповідальності суб'єктів транскордонного переміщення вантажів (транспортних засобів) по території України на випадок настання негативних наслідків під час транспортного процесу проводиться з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних та юридичних осіб під час перевезення небезпечних вантажів.

Суб'єктами страхування відповідальності суб'єктів переміщення вантажів (транспортних засобів) є страхувальники, страховики та треті особи, яким заподіяна шкода під час перевезення небезпечних вантажів.

Страховальники – це суб'єкти переміщення вантажів (транспортних засобів) по території України, а саме:

- відправник вантажу – зазначена в перевізних документах юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка готує та подає цей вантаж для перевезення;

- перевізник вантажу - юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка здійснює перевезення небезпечного вантажу;

- одержувач – зазначена в документах юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка одержує вантаж від перевізника.

Страховальником може виступати особа, що виконує експедиторські функції в разі згоди на це перевізника.

Страховиками є юридичні особи – резиденти України, які отримали в установленому порядку ліцензію на проведення страхування відповідальності суб'єктів переміщення вантажів (транспортних засобів) по території України.

Треті особи – фізичні та юридичні особи, яким заподіяна шкода у зв'язку з

настанням негативних наслідків під час переміщення вантажів (транспортних засобів).

Об'єктом страхування є майнові інтереси, що не суперечать законодавству, пов'язані з відшкодуванням страхувальником шкоди, заподіяної життю, здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних та юридичних осіб під час транспортного процесу.

Страховими ризиками, з настанням яких виникає цивільно-правова відповідальність страхувальника, є шкода, заподіяна життю, здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних та юридичних осіб під час транспортного процесу.

Страховий випадок – будь-яка подія під час транспортного процесу, внаслідок якої заподіяна шкода життю, здоров'ю фізичних осіб, навколишньому природному середовищу, майну фізичних та юридичних осіб, і виникла цивільно-правова відповідальність страхувальника щодо відшкодування цієї шкоди.

Усі майнові претензії чи позови щодо збитків, завданих однією подією, вважаються одним страховим випадком.

Відповідальність страховика починається з початком діяльності суб'єкта перевезення, пов'язаної з переміщенням вантажу (транспортного засобу) від місця його перетинання державного кордону України до місця призначення, з підготовкою вантажу, транспортних засобів та екіпажу, з прийманням вантажу, здійсненням вантажних операцій та короткотерміновим зберіганням вантажу на всіх етапах перевезення, і закінчується після завершення процесу перевезення (чи то приймання вантажу суб'єктом-одержувачем на території України, чи то остаточного перетинання державного кордону України в транзитному варіанті).

Страховою сумою за страхуванням відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів є сума, в межах якої страховик зобов'язаний у разі настання страхового випадку здійснити страхову виплату страхувальнику або за

його дорученням потерпілій третій особі.

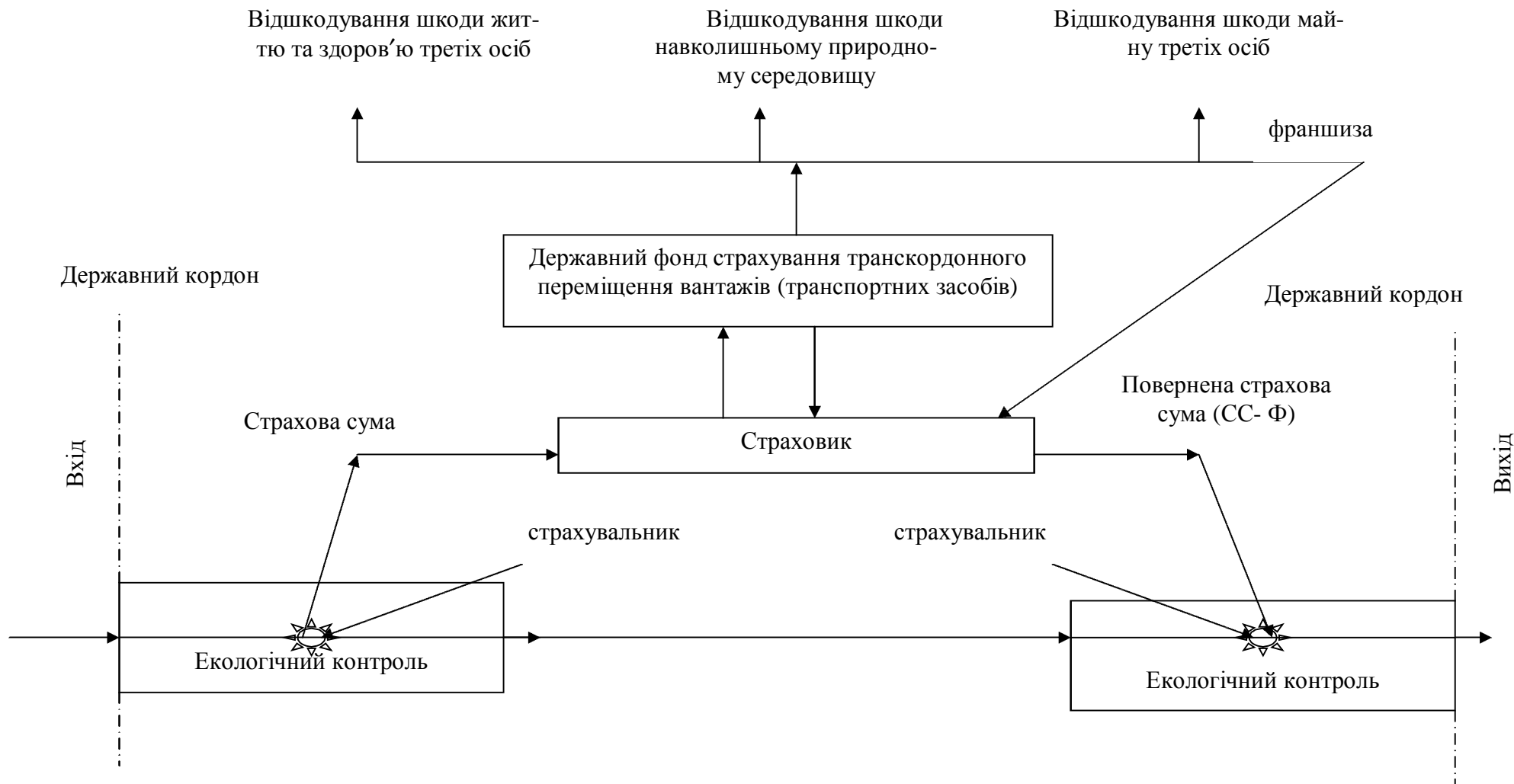
Організація поєднання екологічного контролю на державному кордоні з механізмом “заставного екологічного страхування” полягає у наступному (див. рис.1). По своїй природі, з погляду екологічної безпеки варіанти «імпорт...» чи «транзит...» абсолютно тотожні, тобто й у тім, і в іншому випадку можливі дві взаємовиключні екологічні ситуації за час переміщення вантажів (транспортних засобів) від моменту перетинання державного кордону до надходження до суб'єкта-одержувача в «імпортному» маршруті (або до повторного перетинання державного кордону в «транзитному» маршруті):

- переміщення без настання страхового випадку (відсутність екологічної небезпеки);

- переміщення з настанням страхового випадку (виникнення екологічної небезпеки).

Під час проведення екологічного контролю на державному кордоні України вантажів (транспортних засобів), що підлягають переміщенню по території України (в режимах “імпорт...” або “транзит...”) оформлюється договір екологічного страхування цієї операції на термін знаходження вантажу (транспортного засобу) у стані переміщення. Договір екологічного страхування супроводжується видачею страхового полісу зі сплатою з боку страхувальника встановленої долі (у%) страхової суми (кошти направляються за умовами договору екологічного страхування на спеціальний рахунок Державного фонду екологічного страхування транскордонного переміщення вантажів (транспортних засобів)).

Саме ця сума (певний % від повної страхової суми) є “заставною страховою сумою”, якою страхувальник забезпечує (гарантує) відповідальність стосовно відшкодування шкоди, заподіяної життю та здоров'ю третіх осіб, навколишньому середовищу та майну третіх осіб.



**Рис. 1. Модель сполучення екологічного контролю та “заставного екологічного страхування” транскордонного переміщення вантажів (транспортних засобів)**

При настанні страхового випадку ця “заставна сума” використовується страхувальником для початку виплат страхового відшкодування з наступним регресним покриттям усієї суми страхового відшкодування суб'єктом-винуватцем страхового випадку.

За попередніми розрахунками та врахуванням реального досвіду (вельми обмеженого) екологічного страхування в Україні можна пропонувати встановлення “заставної суми” у розмірі 10% від повної страхової суми.

Також під час оформлення страхового договору страхувальник сплачує страховику страховий тариф, який устанавлюється у відсотках страхової суми та визначається зокрема від класу небезпечності вантажу та виду транспорту, що здійснює його перевезення [9].

Розмір страхового тарифу зазначається у договорі обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів транскордонного переміщення вантажу (транспортного засобу) по території України залежно від обсягу вантажів, відстані перевезення, терміну страхування та інших умов, які можуть виникнути на ризик виникнення страхового випадку.

У разі настання страхового випадку страхувальник зобов'язаний протягом двох робочих днів з дати повідомлення його про настання страхового випадку письмово повідомити про такий випадок страховика.

Для отримання страхового відшкодування страхувальник повинен подати страховику оригінали або нотаріально засвідчені копії таких документів:

- заяви про виплату страхового відшкодування у зв'язку з настанням страхового випадку;
- копії договору страхування;
- платіжних документів, що підтверджують сплату “залогової суми” страхових внесків;
- акта (протоколу) уповноваженої комісії з розслідування страхового випадку;
- дозволу або дозволів на перевезен-

ня окремих небезпечних вантажів, виданих спеціально уповноваженими органами виконавчої влади;

- транспортного документа на перевезення небезпечного вантажу;

- рішення суду про стягнення із страхувальника на користь потерпілих третіх осіб або підтверджуючих документів страхувальника та потерпілої третьої особи про врегулювання питання за участю страховика про розмір шкоди, заподіяної внаслідок настання страхового випадку без звернення до суду.

Рішення про виплату страхового відшкодування або про відмову у виплаті страховик повинен прийняти протягом 10 днів з дати отримання всіх необхідних документів. У разі прийняття рішення про відмову у виплаті страхового відшкодування страховик у триденний термін з дати його прийняття повідомляє страхувальника та/або третю особу у письмовій формі з обґрунтуванням причин відмови. Страховик не пізніше ніж через 10 днів з дати отримання документів і складення страхового акта виплачує страхове відшкодування.

У разі настання страхового випадку страхова виплата здійснюється в межах страхової суми.

Страховик має право відмовити у виплаті страхового відшкодування у разі:

- вчинення навмисних дій страхувальником або особою, на користь якої укладено договір страхування, спрямованих на настання страхового випадку;

- вчинення страхувальником-громадянином або іншою особою, на користь якої укладено договір страхування, умисного злочину, що призвів до страхового випадку;

- подання страхувальником свідомо неправдивих відомостей про об'єкт страхування або про факт настання страхового випадку;

- несвоєчасного повідомлення страхувальником про настання страхового випадку без поважних причин або перешкоджання страховикові у визначенні обставин, характеру та розміру збитків.

Умовами договору страхування можуть бути передбачені інші підстави для відмови у здійсненні страхових виплат, якщо це не суперечить законодавству.

Контроль за наявністю та правильністю укладення договорів страхування здійснюють центральні органи виконавчої влади, які згідно із законодавством мають повноваження щодо нагляду та контролю у сфері перевезення небезпечних вантажів, та уповноважені ними організації.

Без укладення договору страхування транскордонне переміщення вантажів (транспортних засобів) територією України службою екологічного контролю на державному кордоні забороняється.

Термін страхування, а також пов'язаний з ним термін дії “заставної суми” страхувальника визначається терміном транскордонного переміщення вантажів (транспортних засобів) територією України чи то в “імпортному”, чи то – “транзитному” варіантах.

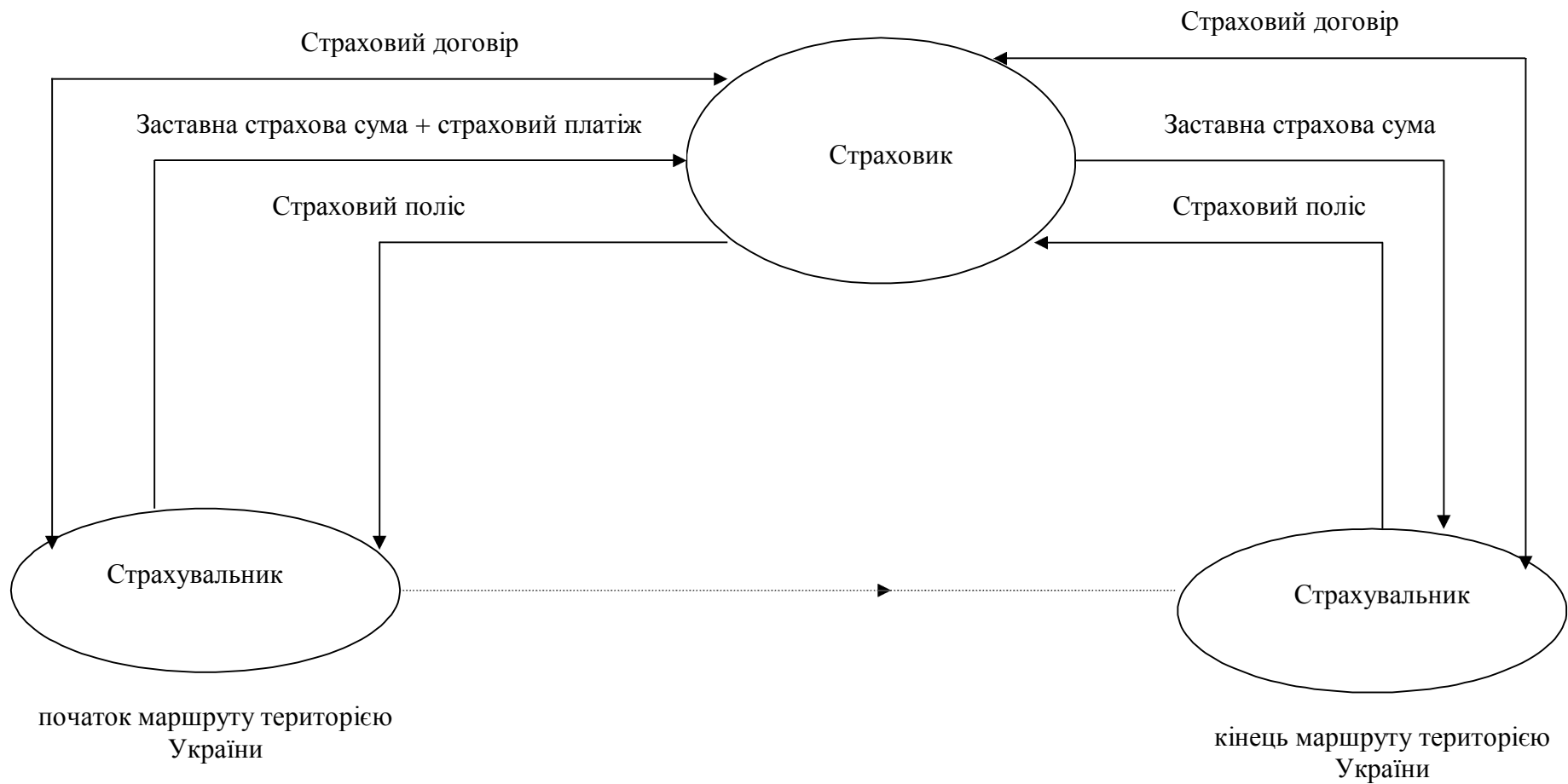
В тих ситуаціях, коли за термін транскордонного переміщення вантажів (транспортних засобів) не виникає страховий випадок, після завершення транспортного процесу по території України страхувальник подає страховий поліс до органу екологічного контролю на державному кордоні України (за варіантом “транзит”), або до органів екологічного контролю у зоні діяльності митниць призначення разом з заявою про повернення “заставної страхової суми”. Повернення “заставної страхової суми” здійснюється у безготівковій формі у триденний термін з дня подання полісу.

На відміну від описаної вище ситуації (вона проілюстрована на рис. 2) у тих ситуаціях, коли є страховий випадок (див. рис.3.) страховик з урахуванням “заставної страхової суми”, що внесена страхувальником, по-перше, здійснює відшкодування шкоди (що заподіяна життю третіх осіб, навколишньому природному середовищу та майну третіх осіб) у вищезазначених розмірах, по-друге, у порядку регресу стягує з суб'єкту-винуватця страхового випадку регресний платіж у розмірі, що

дорівнює страховому відшкодуванню, і потретє – здійснює повернення “заставної страхової суми” страхувальнику після завершення транскордонного переміщення вантажів (транспортних засобів) територією України, якщо настання страхового випадку не заважає продовженню та завершенню процесу транскордонного переміщення.

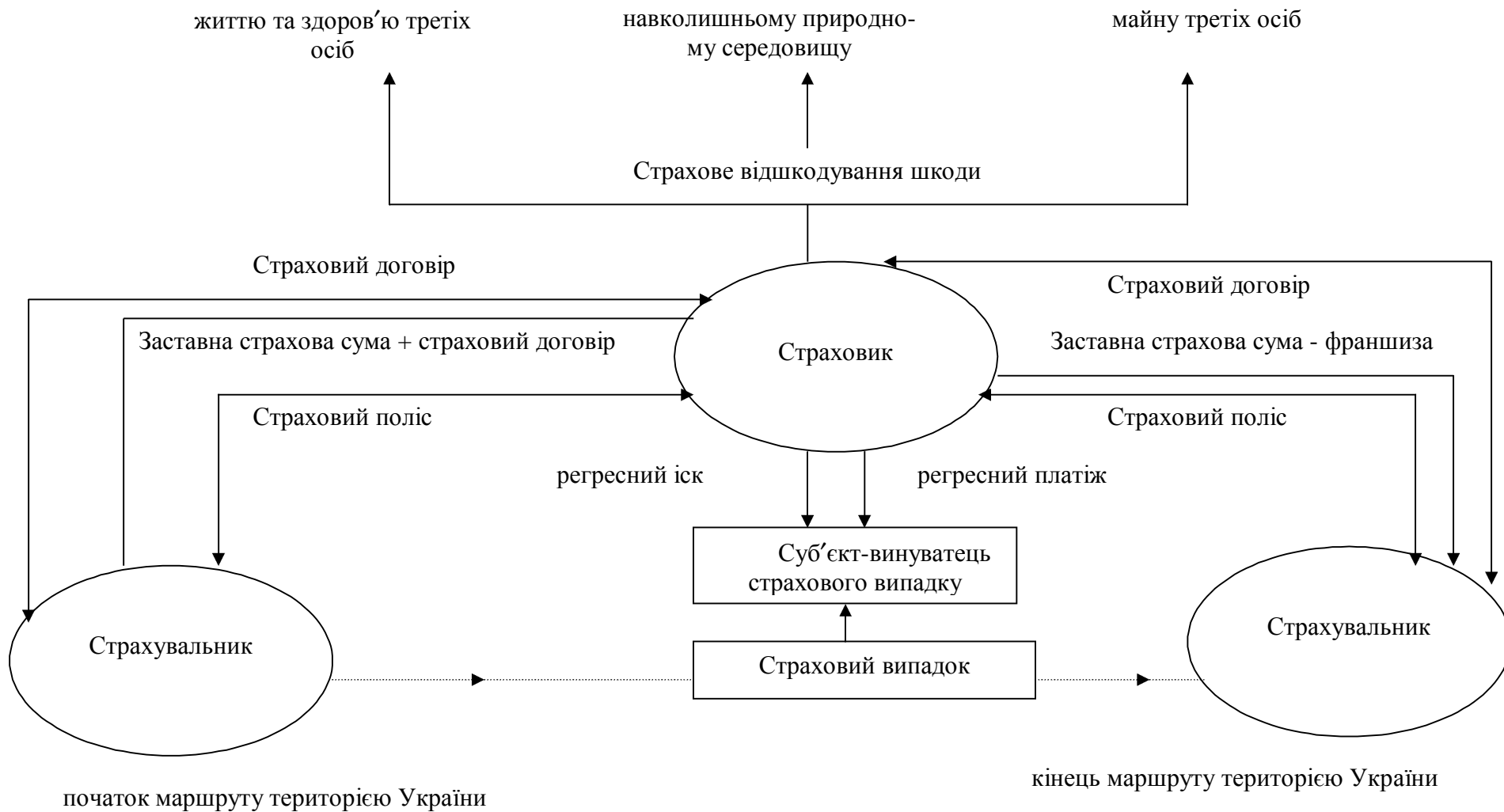
Отже, підсумовуючи вищевикладені міркування та пропозиції, можна навести наступні висновки:

- екологічний контроль на державному кордоні України як адміністративний інструмент забезпечення екологічної безпеки транскордонного переміщення вантажів (транспортних засобів) територією України потребує специфічних дій щодо підвищення його результативності та дієвості з точки зору його цільового призначення;
- одним з перспективних варіантів можливих шляхів підвищення дієвості та ефективності екологічного контролю на державному кордоні України можна вважати інтеграцію цього контролю з механізмом екологічного страхування відповідальності суб'єктів транскордонного переміщення вантажів (транспортних засобів) територією України на випадок настання негативних екологічних наслідків під час транспортування;
- найбільш придатною, відповідною сучасним вимогам ринкових взаємовідносин суб'єктів екологічного страхування, моделлю можна вважати модель “заставного екологічного страхування”, яка передбачає безпосередню участь страхувальника у формуванні на час переміщення вантажів (транспортних засобів) територією України певної долі (10%) страхової суми (“заставної страхової суми”) з наступним її поверненням після остаточного прийняття рішень про відповідальність суб'єкта-винуватця страхового випадку;



**Рис. 2. Транскордонне переміщення вантажів (транспортних засобів) територією України у відсутності страхового випадку**





**Рис.3. Транскордонне переміщення вантажів (транспортних засобів) територією України при ситуації настання страхового випадку**

- запропонована модель заставного екологічного страхування дозволяє розширити функції служб екологічного контролю на державному кордоні України (та служб екологічного контролю у зоні дій митниць призначення імпорتنих вантажів), залучивши їх у якості агентських представників страховика до виконання необхідних процедур та дій щодо забезпечення функціонування механізму залогового екологічного страхування транскордонного переміщення вантажів (транспортних засобів) територією України.

### Література

1. Закон України “Про охорону навколишнього природного середовища” від 25.06.1991 р. (з наступними змінами та доповненнями)
2. Основні напрямки державної політики України у галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки (затверджено Постановою Верховної Ради України від 5 березня 1998 р. №188/98 –ВР). – К.: Відділ оперативного друку УкрНДІССІ, 1999.-92 с.
3. Шевчук В., Пилипчук М., Карпенко Н. та ін. Довідник з питань економіки та фінансування природоохоронної діяльності. – К.: Геопринт, 2000. – 411 с.
4. Закон України “Про перевізку небезпечних вантажів” №1644 –III, 2000 р.
5. Национальный доклад Украины о гармонизации жизнедеятельности общества в окружающей природной среде. Спец. издание к 5-й общеевропейской конференции министров окружающей среды «Окружающая среда для Европы». – К.: 2003. – 132 с.
6. Буланович П.Г., Харичков С.К. Экологическое страхование перемещения грузов и транспортных средств в Украине.// Причорноморський екологічний бюлетень, №1(3), 2002. – с.71-72.
7. Буланович П.Г. Интеграция пограничного экологического страхования грузов и транспортных средств// Проблемы экологической безопасности транспортных коридоров в Черноморском регионе. – Одеса: ЦНТЭПИ ОНЮА, 2003. – с.16-19.
8. Закон України “Про внесення змін до Закону України “Про страхування” №2745 – III, 2001 р.
9. Постанова КМ України “ Про затвердження Порядку і правил проведення обов’язкового страхування відповідальності суб’єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів” від 1.06.2002 р. №733.

Статья поступила в редакцию 06.09.2004