

## **СТРАХУВАННЯ ВАНТАЖІВ У СИСТЕМІ РОЗБУДОВИ СОЦІАЛЬНО ВІДПОВІДАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ**

Економічна потреба, у інтеграції реінжинірингових процесів розбудови менеджменту сучасного міжнародного бізнесу, спровокувала початок глобалізації національних економік. Натомість, за останнє десятиліття, очікуваний позитивний економічний ефект був нівельований ще більшим фінансовим розшаруванням між країнами. У результаті це призвело не лише до невдоволення рівнем падіння заробітних плат, пенсійного забезпечення та інших економіко-соціальних показників, а й до ескалації забутих у Старому світі військових геополітичних конфліктів, появи мільйонів біженців-переселенців, необхідності запровадження економічних санкцій проти країн-агресорів. Усі намагання стримати «бізнес апетити» світових фінансових корпорацій та задовольнити соціально-економічні потреби населення, шляхом запровадження програм «Сталого розвитку», засвідчили свою нездатність протистояти викликам сьогодення.

Причину виникнення означених проблем, на наш погляд, слід вбачати у меседжах, що десятиліттями випрацьовувалися на догоду ментальним потребам «суспільства споживання». Акцент робився на «гарантуванні» вкладів, прав і свобод (бізнесом чи державою), але не на розбудові мобільної системи їх фінансового «забезпечення», з урахуванням та прогнозуванням мінливості політико-економічних умов.

Вирішення цієї проблеми слід вбачати у розбудові соціально відповідальної моделі ведення бізнесу, в якій державі буде відведено моніторингову, контролюючу та інформаційно-стимулюючу функції.

У гонитві за інноваційною конкурентоздатністю, переважна більшість національних економік намагалася «перескочити» певні етапи свого розвитку, ігноруючи життєву необхідність формування та розбудови відповідних структурних та інфраструктурних елементів напрацьованого сучасного бізнесу. Нерозуміння їх вагомості та базисності у подальшій імплементації інновацій, призвело до втрати часу, можливості економічного прориву, очікуваних прибутків. Нагальність підвищення вимог до надійності фінансового забезпечення саме страхового захисту суб'єктів національних економік та соціальної відповідальності страховиків перед громадянським суспільством сьогодні є одним із ключових завдань.

Страховий ринок України все ще лишається одним з найменш освоєних та малопотужних у Європі. За всі роки незалежності частка валових страхових премій у відношенні до ВВП так і не досягла 2%, а в 2016 р. лишилася на рівні 2015 р., склавши 1,5% [1]. При збереженні в 2016 р. тенденції до зростання показників валових страхових премій у гривневому еквіваленті (у відношенні до рівня 2015р.) за видами автострахування (+17,9%), страхування вантажів та багажу (+23%), страхування майна (+18,8%), вогневих ризиків та стихійних явищ (+29%), страхування життя (+26%), медичного страхування (+22,1%), страхування від нещасних випадків (+56,3%), страхування медичних витрат

(+48,2%), страхування кредитів (+52,3%), відбулося значне скорочення кількості укладених договорів (-11,3%), в основному за рахунок видів страхування, що здійснювалися у добровільній формі. Падіння загального показника рівня виплат до 25,1%, що на 2,1 в.п. нижче, ніж у 2015 р. також свідчить про подальше просідання вітчизняного страхового ринку в умовах зовнішньої військової агресії та анексії частини територій країни, що переймається питаннями запаралеленого реформування загальнодержавної політико-економічної та соціально-правової систем, на шляху інтеграції до інституційних структур ЄС.

Навіть поверхневий аналіз сучасного стану розміщення коштів резервів вітчизняних страховиків висвітлює невинуватене ігнорування інвестицій в економіку виробничої сфери України (economics), порівняно з інвестуванням у класичні фінансові активи (economy). Згідно зі звітними даними Нацкомфінпослуг, щодо напрямків розміщення коштів технічних резервів (табл.14) [1], станом на 31.12.2016 р. можемо відзначити збереження тенденції до зростання загальної суми активів технічних резервів «у банківських вкладах (депозитах)» в 1,1 рази (до 46,4% у загальній структурі), «у нерухомому майні» в 1,26 рази (до 8,2% у з.с.), «у облігаціях» в 2,5 рази (до 1,9% у з.с.), «у цінних паперах, що імітуються державою» в 1,82 рази (до 12,3% у з.с.), у порівнянні з аналогічним періодом 2015 р. Натомість, частка «інвестиції в економіку України», за визначеними Кабінетом Міністрів України 8-ма напрямками, склала рекордні 0,1% у з.с., тобто 16,5 млн. грн., з яких 99% було спрямовано на «розвиток інфраструктури туризму» (п. 10.2), а 1% – на «розроблення та впровадження високотехнологічного устаткування, іншої інноваційної продукції, ресурсо- та енергозберігаючих технологій» (п. 10.1). Щодо решти визначених напрямків, а серед них: «добування корисних копалин» (п. 10.3); «перероблення відходів гірничо-металургійного виробництва» (п. 10.4); «будівництво житла» (п. 10.5); «розвиток транспортної інфраструктури, в т.ч. будівництво та реконструкція автомобільних доріг» (п. 10.6); «розвиток сектору зв'язку та телекомунікацій» (п. 10.7); «розвиток ринку іпотечного кредитування шляхом придбання цінних паперів, емітованих Державною іпотечною установою» (п. 10.8), вони, як і в попередні роки лишилися поза інвестиційною увагою вітчизняних страховиків.

Такі особливості національного інвестиційного менеджменту можна пояснити не лише бажанням забезпечення коштів страхових резервів, а й не здатністю їх примножити, за рахунок об'єктивної економічно обґрунтованої оцінки технічних проектів та інвестування соціально-вагомих виробничо-інфраструктурних об'єктів.

Непрямим підтвердженням на користь нашої точки зору може слугувати стан розвитку вітчизняного ринку страхування вантажів. Незважаючи на трансконтинентальне територіальне положення України, яка за коефіцієнтом транзитності посідає 1-ше місце серед країн Європи та 6-те в світі [2], будучи світовим лідером експорту соняшникової олії та 2-ою в експорті зерна [3], фактична частка освоєння потенційного ринку страхування вантажів не перевищує 10%, а частка чистих страхових премій, що у 2015 р. досягла свого пікового значення у 5,38% [4], у 2016 р. знов відкотилася до довоєнного рівня у 4,8% [1]. Водночас, середній рівень виплат зі страхування вантажів, хоча і не відповідає середньозваженому значенню, що закладено у розрахунок тарифів, коефіцієнта збитковості, демонструє нестабільність ринку та вади менеджменту: досягши найвищого значення у 2013 р. (13,8%), він

продемонстрував карколомне падіння у 2014 р. (до 6,2%), ще втратив у 2015 р. (5,38%) і знов злетів у 2016 р. в 4,13 рази! (до 22,2%). Дослідити причини подібних змін зацікавленим не видається можливим, бо у офіційно доступній звітності даний вид страхування не відображається, навіть, за видами транспортування, а представляє узагальнений показник. Страховики звикли ставитися до страхування вантажів, як до застарілої послуги, що не користується попитом. Натомість, досвід останніх двох років засвідчив його затребуваність на ринку та неготовність страховиків до несення адекватної відповідальності за ризик.

В рамках формування соціально відповідального бізнесу, ми б вважали за доцільне спрямувати кошти технічних резервів зі страхування вантажів на інвестування проектів розбудови транспортної та інформаційної інфраструктури країни. Це дозволило б не лише фактично відновити та інформаційно вдосконалити інфраструктурну логістику вітчизняних транспортних шляхів у відповідності до сьогодишніх міжнародних стандартів, що в подальшому логічно обумовило б зростання обсягів вантажообігу, а й активно впливати на рівень показника аварійності, шляхом страхового моніторингу за якістю будівництва та подальшої експлуатації доріг. Інвестиції страховика спрямовані на розбудову всеохоплюючих інформаційних баз даних, дозволили б не лише здійснювати безперервний моніторинг за тенденціями ринку, а й проводити більш ґрунтовні експертні дослідження, з виявленням та прогнозуванням переваг та загроз для різних бізнес-суб'єктів країни.

#### **Література:**

1. Підсумки діяльності страхових компаній України за 2016 р. / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://forinsurer.com/files/file00602.pdf>
2. Міжнародні транспортні коридори і Україна / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://osvita.ua/vnz/reports/international-relations/19430/>
3. Ukraine. Open for U / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.me.gov.ua/VideoGallery/Detail?lang=uk-UA&id=b1c1f427-963b-4712-bce8-1c0a3517ce41&title=Nazva-Ukraine-OpenForU>
4. Рейтинг страхових компаній України за 12 місяців 2015 г. Страхування груза и багажа // Фориншурер / [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.forinsurer.com/ratings/nonlife/15/12/63](http://www.forinsurer.com/ratings/nonlife/15/12/63).

**Лабунець В. О., студент,**

**Лабунець О. О., студент,**

**Ксьондз С. М., к.е.н., доцент,**

*Хмельницький національний університет  
м. Хмельницький, Україна*

## **СУЧАСНИЙ СТАН ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ АКТИВНОСТІ В УКРАЇНІ**

Однією з важливих передумов економічного зростання держави є розвиток підприємницької діяльності. Цей процес супроводжується збільшенням кількості підприємств, які функціонують у різних галузях економіки, що викликає зростання синергії у різних сферах економіки. Також відбувається покращення рівня життя через посилення конкуренції та пошуку нових ніш на