

*Світличний Денис Сергійович,  
аспірант Державної установи  
«Інститут економіко-правових досліджень  
імені В. К. Макутова НАН України», м. Київ, Україна*

## **ПРАВОВИЙ РЕЖИМ МАЙНА СТРАХОВИКІВ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ**

*У статті було поставлено і вирішено завдання: визначити і схарактеризувати особливості правового режиму майна страховиків у сфері транспорту, запропонувати напрями підвищення капіталізації страховиків і посилення їх майнової складової господарювання.*

*Визначено і схарактеризовано особливості правового режиму майна страховиків у сфері транспорту, серед яких: регулювання відносин зі страхування у сфері транспорту переважно нормами ГК України і Закону України «Про страхування»; здійснення господарювання на основі титулів права власності та права господарського відання, а також на основі похідних договірних режимів використання майна; наявність правоспроможності у страховика; ефективне користування майном із оперативним відчуженням майна, яке не використовується у діяльності страховика; здійснення функцій із ефективного управління майном керівником страховика або через його підлеглих; чітке визначення напрямів використання прибутку (доходів) страховика; перманентні вступ та участь у майнових відносинах із державою та іншими учасниками відносин у сфері економіки; забезпечення правової охорони майна юридичними підрозділами страховика. У статті підтримано пропозицію В. С. Щербини про повернення до ГК України статті 138 «Право оперативного використання майна» і доповнення Кодексу новою статтею 138-1, адже на такому правовому режимі господарюють десятки і сотні відділень та представництв ледь не у кожного страховика в Україні.*

*У частині пошуку і пропозиції напрямів підвищення капіталізації страховиків і посилення їх майнової складової господарювання запропоновано розширення законодавчого стимулювання утворення страховиків у сфері транспорту на основі майна з різних джерел за походженням, приналежністю і формою власності. Вказано переваги участі як засновників чи акціонерів страховиків державних органів та суб'єктів господарювання. Вони або повинні мати у власності контрольний пакет акцій таких страховиків, або «золоту акцію». Певна частина ринку страхування у сфері транспорту повинна припадати на наявну сьогодні державну страхову компанію – на її представництва і відділення. Діяльність суб'єктів господарювання на ринку страхування у сфері транспорту повинна спиратися на державно-приватне партнерство як у внутрішньогосподарських відносинах у середині самих страховиків, утворених на основі майна з різних джерел, так і у відносинах між державними страховиками та недержавними перевізниками.*

**Ключові слова:** *страховик, майно, правовий режим майна, сфера транспорту, страхування, право власності, право господарського відання, статутний капітал страховика, акціонерне товариство, перестрахова діяльність, держава, суб'єкт господарювання.*

**Постановка проблеми.** Для того, щоб здійснювати господарську діяльність на власний розсуд, суб'єкт господарювання повинен мати відокремлене майно. Норми про самотійну відповідальність суб'єкта господарювання спираються на ознаку його майнової відокремленості. Саме тому існує відокремлена відповідальність суб'єкта господарювання та його засновника або власника майна [1, с. 199]. Однією з необхідних умов здійснення господарської діяльності є делікто-

здатність учасника господарських відносин, тобто здатність самостійно відповідати за зобов'язаннями наявним у суб'єкта майном. Проте поняття деліктоздатності притаманне більшою мірою людям, аніж суб'єктам господарювання. Повноваження з володіння, користування і розпорядження майном входять до складу майнової і загальної правосуб'єктності суб'єкта господарювання, зокрема перевізника або страховика.

І. В. Булгакова нагадує, що згідно зі статтею 219 ГК України за невиконання або неналежне виконання господарських зобов'язань чи порушення правил здійснення господарської діяльності правопорушник відповідає належним йому на праві власності або закріпленням за ним на праві господарського відання чи оперативного управління майном, якщо інше не передбачене законодавством [2, с. 267]. І це важливо для відокремлення суб'єкта господарювання від інших осіб, діяльність яких більшою мірою знаходиться у межах цивільного чи трудового права, проте може знаходитися й у межах господарського, адміністративного чи кримінального права. У будь-якому випадку саме наявність відокремленого майна є однією із перших ознак господарсько-правового статусу будь-якого суб'єкта господарювання. Майно, яке перебуває у СПД і використовується ними для здійснення підприємницької діяльності, є відокремленим від майна інших осіб. Юридичною формою відокремлення майна юридичних осіб – СПД є закріплення його на самостійному балансі станом на конкретно визначену дату [3, с. 5]. Страховики, які здійснюють господарську діяльність у сфері транспорту, надаючи відповідні послуги різним учасникам відносин у цій сфері, мають певні особливості у правовому режимі майна і здійсненні володіння, користування та розпорядження ним. Ці особливості потребують виявлення і дослідження.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Українські дослідники вивчали особливості правового режиму майна різних суб'єктів господарювання, а також різноманітні особливості реалізації ними повноважень із володіння, користування і розпорядження майном. Серед них можна назвати таких дослідників: М. Р. Аветисян [4], О. В. Гарагонич [5], Б. В. Деревянко [6], А. М. Захарченко [7], Н. В. Ібрагімова [8], Д. В. Карамішев [9], В. О. Коверзнев [10], О. В. Кологойда [11], К. Я. Петрова [12], О. А. Черненко [13], В. С. Щербина [14; 15] та ін. Частину робіт названих вчених було використано під час підготовки статті. Їх аналіз сприяє досягненню поставленого завдання статті.

**Постановка завдання:** визначити і схарактеризувати особливості правового режиму майна страховиків у сфері транспорту, запропонувати напрями підвищення капіталізації страховиків і посилення їх майнової складової господарювання.

**Виклад основного матеріалу.** Майно може належати суб'єкту господарювання на основі певного правового режиму майна. У теорії господарського пра-

ва під правовим режимом майна суб'єкта господарювання визнано встановлений правовими засобами порядок та умови придбання (привласнення) майна, здійснення суб'єктами господарювання повноважень із володіння, користування і розпорядження ним, реалізації функцій управління майном, а також його правової охорони [16, с. 417]. В. С. Щербина вказує, що «правовий режим майна, що належить певному суб'єктові, можна визначити як встановлену законодавством і власником майна або уповноваженим ним органом (як в індивідуальному правовому акті, так і в договорі) сукупність статичних (види та структура майна, його правовий титул) і динамічних (правовідносини щодо порядку придбання, володіння, використання, вибуття такого майна і звернення стягнення на майно, а також щодо розпорядження майном з боку уповноважених органів та кредиторів) елементів [14, с. 6].

Сьогодні господарське законодавство виділяє три основні правові режими майна суб'єктів господарювання – право власності, право господарського відання та право оперативного управління. На жаль, лише у теорії господарського права залишився правовий режим майна відокремлених підрозділів суб'єктів господарювання, що не мають статусу юридичної особи – право оперативного використання майна. Цей правовий режим є важливим для страховиків, адже великі страхові компанії, що працюють на ринку перевезень України, мають відокремлені підрозділи у різних регіонах України, які саме і діють на основі оперативного використання майна, наданого їм для цього головною компанією. У зв'язку з цим треба дослухатися до пропозиції академіка В. С. Щербини, який доводить необхідність повернути в ГК України статтю 138 «Право оперативного використання майна» і доповнити Кодекс статтю 138-1 такого змісту: «Майно, що не увійшло до статутного капіталу господарського товариства у процесі приватизації, але перебуває на його балансі, закріплюється за господарським товариством на праві оперативного використання майна або на умовах договору зберігання з державним органом приватизації» [15, с. 28].

Крім основних правових режимів, суб'єкт господарювання може використовувати майно на основі договору оренди, лізингу або концесії. Страховики, які діють у сфері транспорту України, можуть повною мірою користуватися майном на основі названих основних і додаткових правових режимів за винятком права оперативного управління, на основі якого господарюють некомерційні організації, якими не є страховики.

Структурні елементи правового режиму майна вважаємо за потрібне взяти не з наукового джерела, проте узгодженого і затвердженого безпосередньо академіком В. К. Мамутовим:

– сукупність правових норм, що регулюють відносини власності, визначають форми власності, види майна, суб'єктів права власності, правомочність влас-

ника [16, с. 417]. Окремий закон України «Про власність» не діє з 20 червня 2007 року. Відносини власності страховика у загальних рисах визначено нормами ГК України – главами і статтями Розділу III «Майнова основа господарювання», статтями 17–20 Закону України «Про страхування» та ін.;

- правомочність державного підприємства зі здійснення права господарського відання або оперативного управління [16, с. 417–418]. Названий структурний елемент правового режиму майна страховика матиме значення лише у випадку, якщо страховика буде утворено на основі державного майна чи майна територіальної громади – комунального майна;

- правоспроможність підприємства у майнових відносинах [16, с. 417–418]. Цей елемент правового режиму майна страховика вказує на необхідність мати законні можливості для володіння, користування і розпорядження належним їм майном із правомочностями продажу, дарування, передачі в оренду, лізинг чи концесію тощо;

- встановлені правовими засобами порядок і умови розподілу майна на фонди, використання його у процесі виробничо-господарської та іншої діяльності, вилучення з нього корисних результатів [16, с. 417–418]. Страховик як комерційний суб'єкт господарювання або СПД не може мати на балансі майно, яке не використовується або використовується недостатньо ефективно і не приносить доходу. Таке майно повинно продаватися або іншим чином відчужуватися і зніматися з бухгалтерського балансу; економічні показники фондівіддачі основних фондів СПД просигналізують про це. Неефективне використання майна страховиком, особливо в умовах спаду перевезень і, відповідно, страхування вантажів, транспортних засобів, життя і здоров'я пасажирів і співробітників через воєнні дії в Україні, через підвищення витрат може сприяти майбутньому банкрутству страховика або його виходу з ринку;

- функції і компетенція керівника підприємства з управління майном і його ефективного використання з метою забезпечення статутної діяльності підприємства [16, с. 417–418]. Цей елемент правового режиму майна страховика вказує на потребу в якісному управлінні його майном керівником безпосередньо або опосередковано через його підлеглих – керівників філій, представництв, відділів, департаментів тощо, а в межах цих підрозділів – через їх співробітників;

- порядок та умови розподілу та використання прибутку (доходів) підприємства [16, с. 417–418]. Цей елемент правового режиму майна страховика вказує, що у статутних документах страховика, який володіє, користується і розпоряджається майном, що у нього на праві власності або господарського відання, вказуються напрями використання ним прибутку (доходів);

- встановлені правовими засобами майнові взаємовідносини підприємства і держави, інших суб'єктів господарювання [16, с. 417–418]. Страховики у сфері

транспорту знаходяться у межах правового поля держави. Вони вступають із державою у фінансові, фіскальні, управлінські, договірні та інші відносини, які спираються на майнові відносини. Зрозуміло, що страховик не може не вступати у різноманітні майнові відносини з іншими суб'єктами господарювання або громадянами – вантажовласниками, перевізниками, пасажирями та ін.;

– правова охорона майна підприємства [16, с. 417–418] є важливою складовою правового режиму майна суб'єкта господарювання і навіть міститься у визначенні поняття «правовий режим майна». Без правової охорони майна господарська діяльність будь-якого суб'єкта господарювання неможлива.

Отже, для страхових компаній, які безумовно є комерційними суб'єктами господарювання – СПД, найчастіше можливим є господарювання на основі права власності або господарського відання.

Право власності є основним і повним речовим правом у сфері господарювання. Право господарського відання, оперативного управління, право володіння, право користування – це обмежені речові права. Термін «речове право» вживався у цивільному праві часів російської імперії, потім поступово його замінили на «право власності» і відновили лише з прийняттям нового ЦК України і ГК України. Власність – це суспільне явище, яке існує в економічному, соціальному і правовому аспектах [17, с. 256]. Право власності є найбільш широким речовим правом власника, який може не тільки володіти і користуватися належним йому на праві власності майном, але може і розпоряджатися ним на власний розсуд у напрямі повного відчуження. Через це інколи можна зустріти вислови про право власності як абсолютне речове право. Насправді у світі, де навіть фізичні явища мають відносний характер, навряд чи можна знайти абсолютне соціальне явище. Право власності на майно страховика може бути певною мірою схоже з абсолютним для власника контрольного пакету акцій (якщо страховик утворений у формі ПАТ або ПрАТ) у порівнянні з правом власності на майно страховика міноритарного акціонера. Так само абсолютним може виглядати право власності міноритарного акціонера на невелику частку у майні страховика у порівнянні з правами та обов'язками працівника страховика, який не є акціонером.

Власність забезпечує цивілізоване існування людини у суспільстві завдяки створенню у процесі виробництва матеріальних благ. Під час такого виробництва відбувається привласнення людиною (колективом) предметів природи і продуктів виробництва. А це призводить до того, що деякі особи ставляться до них «як до своїх», а інші – «як до чужих». Із цього О. В. Старцев робить висновок, що власність ґрунтується на розмежуванні понять «моє» і «твоє», «своє» і «чуже», і з огляду на це будь-яка форма власності в умовах товарно-грошового виробництва є приватною [3, с. 7]. Складно з цим одразу погодитися. Поки що в

Україні і світі наявні різні форми власності на засоби виробництва, і кожна з цих форм має свої позитивні та негативні риси. Приватний власник об'єктивно ставиться до майна як до свого, бо воно дійсно належить йому. Тому він прагне зберегти і примножити це майно та зробити так, щоб воно слугувало довше і не ламалося. У цьому є позитив приватної форми власності. Але ж у випадку ефективного і якісного керівництва державним підприємством воно може розвиватися, за підтримки держави максимально задовольняти внутрішній ринок і виходити на зовнішні ринки, надавати послуги, які не завжди може надавати приватний сектор. Раніше у роботі йшлося про потребу в утворенні і підтримці державних страховиків. Сьогодні на страховому ринку України (і значною мірою на страховому ринку у сфері транспорту) працює Національна акціонерна страхова компанія «Оранта», яка є правонаступницею «Укрдержстраху», входить до переліку 10 найкращих страхових компаній України, надає послуги з 29 видів страхування, має більш ніж 500 відділень і є державною за формою власності майна [18]. Позитивом державної форми власності страховика може бути його додаткова періодична капіталізація за рахунок державних коштів, зокрема через додаткову емісію акцій, а також надання державної підтримки у межах і за правилами, визначеними законом. Загалом енциклопедичне визначення поняття державного АТ є таким: «АТ, єдиним акціонером якого є держава, унаслідок чого вона має право встановлювати особливий порядок управління діяльністю такого АТ, особливий правовий режим його майна та наділяти це товариство спеціальними правами та обов'язками з метою задоволення державних і суспільних потреб» [19, с. 164].

Найчастіше страхові компанії господарюють на основі майна, що знаходиться у них саме на основі права власності. У цьому випадку вони як власники майна мають повну свободу своєї господарської діяльності, що обмежується лише законом або договором. Водночас обмеження права власності страховика, рівно як і будь-якого іншого суб'єкта господарювання, може впливати із норм закону, який не належить до законів, що прямо регулюють господарську діяльність. Мається на увазі, що окремі об'єкти серед основних фондів страховика можуть, наприклад, мати історичну чи архітектурну цінність, можуть бути важливими або небезпечними для навколишнього природного середовища. У такому випадку право власності страховика може бути обмежене. Зокрема, він не зможе переробити, добудувати, замінити, демонтувати тощо певні будинки чи приміщення. При тому, що він не обмежений у праві на повне відчуження через, наприклад, купівлю-продаж чи дарування належного йому нерухомого майна.

Страхові компанії можуть володіти, користуватися і розпоряджатися майном, яке було передане їм власниками для здійснення підприємницької діяльності на основі інших речових прав. У цьому випадку у них буде обмежено влас-

ником право розпорядження окремими видами майна. Речові права є формою реалізації економічних відносин власності. Вони дають можливість не власникам здійснювати господарське або інше використання чужого майна для задоволення власних потреб. Проте оскільки відповідне майно уже належить власнику, усі інші суб'єкти можуть використовувати його лише в обмеженому обсязі, у межах, дозволених власником чи законом. Тобто право господарського відання, на відміну від права власності, не дає страховику право на розпорядження майном. Для відчуження основних фондів такий страховик має отримати згоду від власника майна.

М. Р. Аветисян ставить питання про відсутність ознаки майнової відокремленості у суб'єкта господарювання у випадку відсутності у нього майна на праві власності і відповідає на нього, що такий погляд не враховує, що відокремленість майна означає його відособлення від майна інших осіб. Якщо майно передається в господарське відання, його так само відокремлюють із всієї маси державного або комунального майна та закріплюють за певним суб'єктом. При цьому власник майна, закріпленого на праві господарського відання за суб'єктом підприємництва, здійснює контроль за використанням та збереженням належного йому майна безпосередньо або через уповноважений ним орган, не втручаючись в оперативно-господарську діяльність підприємства (стаття 136 ГК України) [4, с. 179].

Власник майна страхової компанії може особисто або спільно з іншими власниками здійснювати управління справами компанії, наприклад, бути генеральним директором, президентом, керуючим тощо. У цьому випадку, крім доходу на вкладений капітал у вигляді дивідендів або доходів від діяльності, він буде отримувати заробітну платню згідно з трудовим законодавством. Але він не зобов'язаний особисто керувати діяльністю компанії або в інший спосіб брати трудову участь у ній. Управління справами страхової компанії можуть здійснювати найняті керівники на основі контрактів чи трудових договорів. Власник майна страховика, наприклад, мажоритарний акціонер, не обмежений у праві передати належне йому майно або корпоративні права у довірче управління іншій особі чи компанії. Останні будуть періодично або постійно звітувати перед власником майна або корпоративних прав про усі справи страховика, а також радитися перед прийняттям того чи іншого рішення на користь власника майна або корпоративних прав.

Значні власники майна страхових компаній – мажоритарні акціонери – активно користуються правом передачі у довірче управління своїх пакетів акцій професійним менеджерам, які в інтересах власників у певний спосіб голосують на загальних зборах акціонерів (учасників) зі стратегічних питань діяльності страхової компанії.

Щодо видів майна треба зазначити, що вони названі у статті 139 ГК України. Зокрема, до майнових цінностей віднесено основні фонди, оборотні засоби, кошти, товари, цінні папери [20]. Усі ці види майна у достатній кількості є у страховиків, які діють у сфері транспорту. В. О. Коверзнев на прикладі кооперативів перераховує майно, власником яких є останні: будівлі, споруди, грошові та майнові внески його членів, виготовлену ним продукцію, доходи, одержані від її реалізації та іншої діяльності, передбаченої статутом кооперативу, а також інше майно, придбане на підставах, не заборонених законом [10, с. 76].

Вважаємо, що відокремлені підрозділи страхових компаній, незважаючи на негативні зміни, що були внесені до ГК України Законом України від 4 лютого 2005 р. № 2424-IV і якими було скасовано наявність статусу суб'єкта господарювання у відокремлених підрозділів господарських організацій, все одно мають можливість господарювати на основі майна, що є у них на праві оперативного використання. Повноваження відокремленого підрозділу щодо майна на основі цього правового режиму є достатньо незначними. Відокремлені підрозділи страховика (а лише у названої вище Національної акціонерної страхової компанії «Оранта» більше 500 відділень) фактично лише користуються майном самого страховика і не мають повноважень із володіння, а тим паче розпорядження ним. Будь-які дії відокремленого підрозділу страховика щодо майна повинні узгоджуватися зі страховиком.

Крім основних правових режимів, страховикам не заборонено використовувати майно на основі оренди, лізингу чи концесії. І саме діяльність контрагентів на основі укладених між ними договорів лізингу і концесії через велику кількість переваг сьогодні набуває особливої популярності.

Спеціальним законодавством визначено особливі вимоги до майнової основи суб'єктів господарювання у сфері страхування. Так, згідно з нормами частини першої статті 17 «Статутний капітал страховика» та частини третьої статті 40 «Мінімальний капітал при оцінці платоспроможності страховика за базовим підходом» Закону України «Про страхування» мінімальний статутний капітал страховика у сфері транспорту формується у грошовій формі і не може бути меншим за 48 мільйонів гривень [21]. Розмір статутного капіталу може збільшуватися. У цьому зацікавлені і самі страховики, і держава, і страхувальники. У сучасному світі інфляція національних валют спостерігається навіть у найбільш економічно розвинених країнах. У країні з нестабільною економікою, яка знаходиться у стані війни, інфляція національної валюти є значною. Тому процеси збільшення статутного капіталу страховиків мають бути перманентними. Водночас ступінь зростання статутного капіталу страховика має значно перевищувати рівень інфляції, щоб збільшувався не номінальний, а реальний розмір статутного капіталу страховика, страховик надавав більше послуг, обслуговував більшу



кількість перевізників, виходив на нові ринки, міг укласти договір страхування з транскордонним морським контейнерним перевізником тощо. Зрозуміло, що споживачі послуг страховиків у сфері транспорту, зокрема транспортні організації, хочуть мати додаткові майнові гарантії виконання останніми своїх зобов'язань. Такою гарантією є значна капіталізація страховика. Для державного страховика одним із найбільш стабільних гарантів може виступити держава. І саме державні страхові компанії можуть мати певні конкурентні переваги перед компаніями, які господарюють на основі іншого, крім державного, майна. Ці переваги, як вказувалося вище, можуть полягати у збільшенні статутного капіталу, кількості представництв і відділень за рахунок вливання державних коштів, що відіб'ється на гарантуванні виконання договірних зобов'язань страховиками і на збільшенні асортименту та якості страхових послуг. Водночас, як зазначає О. В. Кологойда, у діяльності державного АТ залишається дискусійним питання про те, чи може АТ одночасно мати майно на різних правових титулах (режимах) – праві господарського відання та праві власності – є дискусійним у юридичній літературі [11, с. 104]. І сама О. В. Кологойда доходить висновку про те, що майно, передане до статутного капіталу державних АТ, є приватною власністю товариства, яке визначає право розпоряджатись цим майном та нести відповідальність перед кредиторами за рахунок такого майна. Внесками до статутного капіталу державних АТ можуть бути також майнові права – право господарського відання, постійного користування, оренди [11, с. 111]. Цей висновок узгоджується з нашими поглядами про можливість наявності у страховиків у сфері транспорту одночасно майна на основі різних правових режимів – права власності, господарського відання, оренди, лізингу, концесії. Тільки нами не загострювалася увага на тому, що одночасно різним майном страховики можуть володіти, користуватися і розпоряджатися на основі різних правових режимів майна.

Статутний капітал має постійний характер і є обов'язковою умовою створення і функціонування АТ у сфері господарювання, виступає «майновим фундаментом», на якому базується господарська діяльність товариства. Водночас специфіка формування статутного капіталу АТ викликана особливим характером господарської правосуб'єктності АТ [5, с. 31]. На основі акціонерної форми організації господарської діяльності можливим є утворення холдингів, коли один з учасників об'єднання (холдингова компанія) матиме більше 50 % акцій іншого (корпоративне підприємство). Та дослідники відносин у холдингових компаніях вказують на потребу законодавчо вирішити такі питання: передбачити, що майновою основою діяльності холдингів є все майно, закріплене за холдинговою компанією та корпоративними підприємствами на відповідному праві; закріпити право холдингової компанії на єдине управління майном холдингу, яким вона наділяється для досягнення загальної економічної мети холдингу;

встановити холдинговій компанії обмеження на вилучення в корпоративного підприємства доходу понад визначений розмір дивідендів або виплат доходу на частки й на вилучення майна або покладання додаткових витрат, якщо це загрожує здійсненню корпоративним підприємством господарської діяльності [8, с. 84]. Поставлені питання потребують відповідей на них. Попри це, холдингова форма господарювання об'єднання страховиків або за участю страховиків може виявитися ефективною формою з погляду переваг швидкого оперативного управління. Проблеми у майнових відносинах між холдинговою компанією і корпоративними підприємствами поступово усуваються. Учасниками холдингів можуть бути суб'єкти господарювання різних форм власності.

О. М. Вінник вказує, що своєрідність права державної власності полягає у тому, що: функції власника щодо об'єктів державної власності здійснюються вищими органами державної влади; суб'єкт права власності (держава) сам встановлює правові норми, що регулюють відносини державної власності; реалізація права державної власності здійснюється за допомогою створених державою підприємств та організацій, які діють в певних правових формах [22, с. 157]. Страхові компанії повинні посісти провідне місце серед правових форм державних суб'єктів господарювання, повинні отримувати прибуток на користь держави. Як і у деяких інших авторитарних державах (наприклад, у республіці білорусь), так і в розвинених капіталістичних країнах (наприклад, в окремих країнах Скандинавії). Державні страховики можуть надавати послуги зі страхування державним перевізникам, що виглядає цілком логічним. Але вони не обмежені у праві страхування ризиків, що наявні у діяльності недержаних перевізників, зокрема і закордонних.

Безпосередня участь держави, органів державної влади та органів місцевого самоврядування у господарській діяльності може здійснюватися лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що визначені Конституцією та законами України. Однак у господарсько-правовій літературі висловлюється пропозиція щодо визнання держави та адміністративно-територіальних одиниць суб'єктами господарювання. Часто держава може бути наділена ознаками, притаманними суб'єктам господарського права: володіє власним майном, яке реалізує в господарському обороті, господарською компетенцією, керує господарською діяльністю і безпосередньо здійснює її, встановлюючи господарські зв'язки з іншими учасниками господарського обороту владно і на основі договорів [23, с. 218–219]. Із такими поглядами провідних вчених-господарників можна погодитися, хоча вони певною мірою є нестандартними. З іншого боку, останнім часом з'являються необґрунтовані пропозиції щодо виведення усіх або переважної більшості суб'єктів господарювання з державної форми власності. Вважаємо це неправильним. Навіть більше, у сфері страхування суб'єкти господарювання дер-

жавної форми власності повинні не лише зберегтися, але й отримати панівне становище. Можливо, не треба утворювати нових державних страховиків. Проте логічним виглядає надання державою фінансової, організаційної та іншої підтримки діючому державному страховику.

Сьогодні економічно обґрунтованою є необхідність збереження державних підприємств як організаційно-правової форми суб'єкта господарювання [23, с. 220], адже практика, розпочата з 1990-х рр., формувалася у напрямі поступового витіснення державних підприємств із господарського обороту держави на користь утворених на основі приватної і колективної форм власності. І сьогодні склалася ситуація, пов'язана з необхідністю захисту підприємств державної форми власності. Багатоукладність ринкової економіки передбачає наявність у ній трьох секторів – державного, колективного і приватного. Більшістю західних сучасних економістів визнано оптимальною економіку країни з рівним розподілом майнових об'єктів між цими трьома секторами. В Україні сьогодні державний сектор в економіці вже значно поступається двом іншим.

З іншого боку, орієнтуватися лише на державні кошти у реалізації серйозних комерційних проєктів в умовах їх постійного дефіциту, особливо в умовах значних потреб ЗСУ і ВПК, також недоцільно. Найбільш вдалим, на нашу думку, є діяльність на ринку страхових послуг у сфері транспорту саме великих вітчизняних страхових компаній, заснованих із використанням майна і ресурсів держави, територіальних громад, суб'єктів господарювання, приватних осіб і колективних організацій. Проте пріоритет у контролі за діяльністю таких компаній повинен бути за державою чи територіальною громадою. Якщо у них не буде у власності контрольного пакету акцій страховика, то у його установчих документах повинні бути прописані окремі додаткові права державного (комунального) власника, зокрема які мають умовну назву «золота акція», і відповідно повинна бути певна частка акцій. Викладене буде актуальним за умови спроби держави утворити нових страховиків зі 100 % або певною часткою майна (корпоративних прав) у державній власності. Також треба враховувати погляди, за якими правові режими майна АТ з участю і без участі держави не повинні відрізнятися, усі АТ мають визнаватися власниками свого майна, а держава, як і всі інші акціонери, повинна впливати на управління товариством через механізм реалізації своїх корпоративних прав [13, с. 132].

На нашу думку, у пострадянських країнах перевізники матимуть більшу довіру до державних страхових компаній, ніж до інших, оскільки у держави завжди є майно, на яке може бути накладено стягнення. Страхові компанії, утворені на основі державного майна, можуть мати вищу капіталізацію, ніж приватні. До того ж об'єктивно приватний власник буде більш зацікавлений у виплаті якомога меншої грошової суми страхувальнику у разі настання страхового випадку.

Тому у випадку обрання транспортною організацією страховиком державної компанії (Національної акціонерної страхової компанії «Оранта») можна сподіватися на якісне виконання нею своїх зобов'язань у разі настання страхового випадку.

З приводу ефективності діяльності страхових компаній на основі змішаної форми власності вітчизняні дослідники правового реформування сфери охорони здоров'я висловлюються на користь перспективності залучення приватного капіталу та інших джерел фінансування. Зокрема, вони вважають, що для України створення товариств взаємного страхування професійної відповідальності буде мати інноваційно-інвестиційний характер, бо, з одного боку, дасть змогу в макроекономічному вимірі заощаджувати бюджетні кошти, а з іншого – дасть змогу створити по-справжньому партнерські відносини між різними суб'єктами ринку медичних послуг [9]. Спільне страхування більшою мірою є історично першою формою страхування. У сучасних умовах посткапіталістичної економіки відбувається конкуренція між суб'єктами великого бізнесу. Тому більш ефективним буде утворення страховиків у формі ПАТ із частками державної, приватної і колективної власності. Відповідно ефективним буде і використання різних джерел фінансування діяльності страховиків у сфері транспорту. Можна наголосити на перспективності вступу страховиків в об'єднання підприємств за участю інших страховиків, комерційних банків, промислових та інших підприємств, зокрема і транспортних. Страховики можуть страхувати не лише майно, життя і здоров'я пасажирів та інших осіб на випадок скоєння ДТП, але і майно та ризики і загрози нормальній безпечній діяльності самих транспортних організацій на випадок посягань конкурентів і зловмисників – «рейдерів». Як для страховика, так і для транспортної організації партнерська діяльність може виступати диверсифікацією фінансових ризиків.

Ще одним із важливих питань майнової основи господарювання страхових компаній у сфері транспорту є питання підвищення ефективності функціонування спеціальних фондів цих компаній господарсько-правовим інструментарієм. В усі часи існування страхового ринку на українських землях капіталізація українських страховиків значно поступалася капіталізації страховиків та їх об'єднань із країн Європи, а протягом останніх століть і з країн Америки та Азії. Це відбувалося і за Речі Посполитої, і за російської імперії, і в радянські часи, і з 1990-х до сьогодні. Українські страховики просто не мали фінансового ресурсу для повноцінного страхування коштовних чи дуже великих за обсягом, і відповідно за вартістю, вантажів, тому були змушені вдаватися до застосування механізмів перестраховування у потужних світових лідерів на ринку страхування, добровільно ділячись із ними прибутками. Ще на початку 2000-х рр. українські дослідники вказували, що через обмеженість фондів українські страховики за механізма-

ми перестраховування приблизно 30 % зібраних страхових платежів відправляли за кордон; а для запобігання витоку капіталу пропонували: збільшити інвестиційні можливості страховиків; на законодавчому рівні підвищити вимоги щодо мінімальних розмірів їх статутного і резервного капіталів; збалансування операцій перестраховування із закордонними компаніями [12, с. 103]. Перестраховальна діяльність за участі потужних зарубіжних страховиків у сфері транспорту є об'єктивною реальністю і сьогодні, проте вона не повинна виходити на перше місце і виводитися у ранг обов'язковості. Висловлене підтверджує правильність збільшення мінімальних розмірів статутного капіталу страховиків і правильність курсу на постійне збільшення статутних капіталів українських страховиків. У цьому важливе значення має стаття 46 «Особливості здійснення капіталізації (збільшення статутного капіталу) страховика за спрощеною процедурою» Закону України «Про страхування» [21].

Платоспроможність страховика забезпечується шляхом дотримання вимог до капіталу платоспроможності та мінімального капіталу. Розрахунок цього капіталу платоспроможності та мінімального капіталу здійснюється за базовим підходом відповідно до статей 39 і 40 Закону України «Про страхування» або спрощеним підходом відповідно до статті 41 Закону України «Про страхування». Контроль цих процесів здійснюється Регулятором (НБУ) перманентно [21]. Законодавство про страхування, крім визначення мінімального розміру статутного капіталу, передбачає обов'язкову наявність у страховиків інших фінансових інструментів і можливостей забезпечення своєї діяльності. Так, важливою є наявність у Законі України «Про страхування» окремого Розділу VI «Вимоги щодо забезпечення платоспроможності та інвестиційної діяльності страховика» [21]. До капіталу страховика серед іншого входять технічні резерви, які зобов'язаний формувати страховик за всіма зобов'язаннями за договорами страхування (перестраховування), і види, особливості розрахунку яких визначені у статті 43 «Технічні резерви» [21]. Законом України «Про страхування» визначено вимоги до інвестування страховиками, підвищення капіталізації страховиків з дозволу Регулятора (НБУ) та ін. [21].

**Висновки.** Отже, особливостями правового режиму майна страховиків у сфері транспорту є: внаслідок відсутності окремого закону «Про власність» переважне регулювання відносин зі страхування у сфері транспорту главами і статтями Розділу III «Майнова основа господарювання» ГК України та нормами Закону України «Про страхування» та ін.; здійснення господарювання на основі титулів права власності та права господарського відання, а також на основі похідних договірних режимів використання майна; наявність правоспроможності, що полягає у наявності законних можливостей для володіння, користування і розпорядження належним майном із правомочностями продажу, дарування, пе-

редачі в оренду, лізинг чи концесію тощо; ефективне користування майном з оперативним відчуженням майна, яке не використовується у діяльності страховика; здійснення функцій з ефективного управління майном керівником страховика або через його підлеглих – керівників філій, представництв, відділів, департаментів тощо, а в межах цих підрозділів – через їх співробітників; чітке визначення напрямів використання прибутку (доходів) страховика; перманентні вступ та участь у майнових відносинах із державою та іншими учасниками відносин у сфері економіки; забезпечення правової охорони майна юридичними підрозділами страховика.

Варто підтримати пропозицію академіка В. С. Щербини, який доводить необхідність повернути в ГК України статтю 138 «Право оперативного використання майна» і доповнити Кодекс статтею 138-1 такого змісту: «Майно, що не увійшло до статутного капіталу господарського товариства у процесі приватизації, але перебуває на його балансі, закріплюється за господарським товариством на праві оперативного використання майна або на умовах договору зберігання з державним органом приватизації». На такому правовому режимі господарюють десятки і сотні відділень та представництв ледь не у кожного страховика в Україні.

Аналіз майнової основи господарювання страховиків свідчить про необхідність законодавчого стимулювання утворення їх у сфері транспорту на основі майна з різних джерел за походженням, приналежністю і формою власності. Водночас було б позитивним, аби провідне місце серед засновників чи акціонерів таких компаній посідали саме державні органи та суб'єкти господарювання. Вони або повинні мати у власності контрольний пакет акцій таких страховиків, або «золоту акцію». А певна частина ринку страхування у сфері транспорту повинна припадати на наявну сьогодні державну страхову компанію, тобто на її представництва і відділення. Діяльність суб'єктів господарювання на ринку страхування у сфері транспорту має спиратися на державно-приватне партнерство як у внутрішньогосподарських відносинах у середині самих страховиків, утворених на основі майна з різних джерел, так і у відносинах між державними страховиками та недержавними перевізниками.

Зрозуміло, що поставлені питання визначення нормативів капіталів, фондів і резервів страховиків у сфері транспорту знаходяться у площині майбутніх економічних розвідок. Вважаємо, економісти зможуть більш точно обґрунтувати необхідність зміни тих чи інших нормативів і формул під час визначення мінімальних розмірів спеціальних фондів і резервів страховиків. Зараз можна сказати, що ситуація з перестрахованням ризиків наших страхових компаній у закордонних колег є сигналом і вказує на необхідність підвищення розмірів своїх капіталів платоспроможності, зокрема і за рахунок технічних резервів.

## Список використаних джерел

1. Саниахметова Н. А. Предпринимательское (хозяйственное) право Украины: учебник. Харьков: Одиссей, 2005. 800 с.
2. Булгакова І. В. Господарське право України: навч. посіб. Київ: Прецедент, 2006. 346 с.
3. Підприємницьке право. Кн. 2: підручник / за ред. О. В. Старцева. Київ: Істина, 2005. 448 с.
4. Аветисян М. Р. Деякі питання правового режиму майна як складової змісту організаційно-правової форми господарювання. *Часопис Київського університету права*. 2018. № 4. С. 176–182. URL: <http://jnas.nbu.gov.ua/article/UJRN-0001034256>
5. Гарагонич О. В. Формування статутного капіталу акціонерних товариств. *Вісник Академії адвокатури України*. 2015. Т. 12, № 3. С. 30–38. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/vaau\\_2015\\_12\\_3\\_6](http://nbuv.gov.ua/UJRN/vaau_2015_12_3_6)
6. Деревянко Б. В. Забезпечення прав власників майна приватних ВНЗ при їх реорганізації. *Форум права*. 2010. № 4. С. 286–291.
7. Захарченко А. М. Управління об'єктами державної власності (господарсько-правові аспекти): монографія. Вінниця: ТОВ «Нілан-ЛТД», 2017. 452 с.
8. Ібрагімова Н. В. Щодо поняття правового режиму майна холдингів. *Право і суспільство*. 2018. № 2, ч. 2. С. 79–84.
9. Карамішев Д. В., Рогова О. Г. Державна політика щодо запровадження в Україні страхування професійної відповідальності медичних і фармацевтичних працівників. *Актуальні проблеми державного управління*. 2010. № 2. С. 73–80. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/arpy\\_2010\\_2\\_11](http://nbuv.gov.ua/UJRN/arpy_2010_2_11)
10. Коверзнев В. О. Правовий режим майна виробничих та інших видів кооперативів. *Вісник Академії адвокатури України*. 2011. № 3. С. 75–80. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/vaau\\_2011\\_3\\_14](http://nbuv.gov.ua/UJRN/vaau_2011_3_14)
11. Кологойда О. Правовий режим майна державних акціонерних товариств. *Зовнішня торгівля: економіка, фінанси, право*. 2024. № 3. С. 100–114.
12. Петрова К. Я., Нечипорук Л. В. Проблеми «втечі» капіталу з України через систему страхування. *Суб'єкти хозяйствования и экономическая преступность: вопросы предупреждения*: сб. матер. «Круглого стола» (Донецк, 1 ноября 2001 г.). Донецк: ІЗПИ НАН України, ООО «Юго-Восток, ЛТД», 2002. С. 102–104.
13. Черненко О. Правовий режим майна державних акціонерних товариств. *Підприємництво, господарство і право*. 2019. № 12. С. 130–134.
14. Щербина В. С. Поняття правового режиму майна господарського призначення. *Економіка та право*. 2020. № 1. С. 3–8. DOI: 10.15407/econlaw.2020.01.003.
15. Щербина В. Право господарського відання і право оперативного управління: поняття, зміст та сфера застосування в Україні. *Право України*. 2018. № 6. С. 13–30.
16. Хозяйственное право: учебник / В. К. Мамутов, Г. Л. Знаменский, В. В. Хахулин и др.; под ред. В. К. Мамутова. Киев: Юринком Интер, 2002. 912 с.
17. Господарське право: підручник: у 2 ч. Ч. 1 / В. Ф. Опришко, Н. С. Хатнюк, Н. А. Фукс та ін.; за заг. ред. В. Ф. Опришка та Н. С. Хатнюк. Київ: КНЕУ, 2011. 507 с.
18. Національна акціонерна страхова компанія «Оранта»: офіційний сайт. URL: <https://oranta.ua/about/mission/>
19. Велика українська юридична енциклопедія. У 20-ти томах. Т. 15: Господарське право / редкол.: В. А. Устименко (голова) та ін.; Нац. акад. прав. наук України; Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України; Нац. юрид. ун-т ім. Ярослава Мудрого. 2019. 784 с.

20. Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 року № 436. *Офіційний вісник України*. 2003. № 11. Ст. 462.
21. Про страхування: Закон України від 18 листопада 2021 року № 1909-IX. *Відомості Верховної Ради України*. 2023. № 12–13. Ст. 28.
22. Вінник О. М. Господарське право: Курс лекцій. Київ: Атіка, 2004. 624 с.
23. Актуальні проблеми господарського права: навч. посіб. / за ред. В. С. Щербини. Київ: Юрінком Інтер, 2012. 528 с.

***Denys Svitlychnyi. Legal Regime of the Property of Insurers in the Transportation Industry***

*The article aims to identify and describe the specific features of the legal regulations regarding property owned by insurers in the transportation industry. It also suggests methods for enhancing insurers' capitalization and reinforcing the property aspect of their management.*

*The author outlines the unique aspects of the legal rules governing insurers' property in the transport sector, including: regulation of relations in the field of transport insurance mainly by the provisions of the Commercial Code of Ukraine and the Law of Ukraine «On Insurance»; conducting business based on titles of ownership and economic management, as well as derivative contractual regimes of property use; legal capacity of the insurer; efficient use of property with prompt alienation of property which is not used in the insurer's activities; effective property management by the head of the insurer or their subordinates; clear definition of the directions of use of the insurer's profit (income); engaging in property relations with the state and other participants in economic relations; ensuring legal protection of property by the insurer's legal units. The article supports V. S. Shcherbyna's suggestion to reintroduce Article 138 «The Right to Operational Use of Property» to the Commercial Code of Ukraine and to add a new Article 138-1. This legal arrangement applies to dozens and hundreds of branches and representative offices of almost every insurer in Ukraine.*

*To find and suggest ways to boost insurers' capitalization and enhance their property management, the author suggests expanding legislative incentives for creating insurance companies in the transportation sector. This expansion would cover insurance from different sources based on origin, affiliation, and ownership structure. The research emphasizes the benefits of state bodies and economic entities participating as founders or shareholders of insurers, either holding a controlling stake or a «golden share». The existing state insurance company and its representative offices and branches should play a significant role in the transportation insurance market. Economic entities' activities in this market should be based on public-private partnerships, both within insurers formed from various sources and in the relationships between state-owned insurers and non-state carriers.*

**Keywords:** *insurer, property, legal regime of property, transportation sector, insurance, property right, right of economic management, authorized capital of an insurer, joint-stock company, reinsurance activity, state, economic entity.*