

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. СПЕЦИФІЧНІ РИЗИКИ У РОБОТІ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ ТА ЗАСОБИ ЗАХИСТУ ВІД НИХ	5
РОЗДІЛ 2. ІНОЗЕМНИЙ ДОСВІД ДІЯЛЬНОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ ТА ЇХ СТРАХУВАННЯ.....	9
РОЗДІЛ 4. АНАЛІЗ СПІВПРАЦІ СТРАХОВИХ КОМПАНІЙ ТА ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ.....	19
РОЗДІЛ 5. ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ПРИ СТРАХУВАННІ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ ТА НАПРЯМИ ЇХ ВИРІШЕННЯ	24
ВИСНОВКИ.....	30
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	32
ДОДАТКИ	

ВСТУП

Зростання товарообороту між Україною та країнами Європи, збільшення конкуренції у просторі міжнародних логістичних відносин зумовлює формування нових підходів створення транспортних зв'язків, розробці новітніх технологій та покращенню якості надання послуг. Сьогодні таким підходом у розвитку транспортних взаємин є формування логістичних центрів. В Україні згадані об'єкти логістичної інфраструктури не набули достатнього розвитку.

Із розвитком більш складних відносин у сфері логістики, а саме зародженням транспортно-логістичних центрів, збільшилися ризики, пов'язані з цією діяльністю. Ризиками в логістиці, на наш погляд, можна вважати недосягнення встановлених цілей, недоотримання очікуваних прибутків, внаслідок порушення стійкості логістичної системи підприємства. Тобто, ризики в логістиці є об'єднанням у собі ризиків всіх складових елементів і ланок як в процесі фінансових, інформаційних та матеріальних потоків, так і в процесі власне управління ризиками, що виникають у логістичній системі.

Тому обов'язковим моментом у діяльності логістичної системи є забезпечення комплексу заходів для підтримки високого рівня надійності системи, що призведе до зменшення ймовірності настання негативного результату до мінімуму. Одним із способів мінімізації ризику для логістичних компаній є їх страхування. Для даних суб'єктів господарювання воно включає сукупність видів страхування від небезпек, що виникають на різних шляхах сполучення та безпосередньо у складських приміщеннях. Розрізняють такі основні види страхування у транспортній сфері: страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів; страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; страхування залізничного транспорту; страхування наземного транспорту (крім залізничного); страхування вантажів; страхування відповідальності перевізника наземним транспортом (CRM) тощо.

В Україні недостатньо розвинуте страхування у сфері логістики. Це пов'язано, насамперед, із недосконалим розвитком самої логістичної сфери та наявністю

обмеженого блоку інноваційних послуг, які надаються страховими компаніями. Прогрес інновацій у сфері логістичного страхування дозволив би проводити страхування швидше та дешевше для суб'єктів логістичної діяльності. Логістичні компанії повинні самі розширювати свою зацікавленість у розвитку видів транспортно-логістичного страхування, оскільки саме страхування це та галузь, яка дозволяє їм підтримувати надійність у своїй діяльності та рейтинг серед конкурентів. Страховики, у свою чергу, готові використовувати цифрові технології як інструмент ведення бізнесу для забезпечення розвитку даного сегменту страхового ринку.

Дослідженням окремих напрямів транспортно-логістичного страхування займалися такі вітчизняні вчені, як Л.Клапків [6], Л. Ярошенко [1], В. Гришко [3] та інші. Разом з тим аналіз праць з даної проблематики дає підстави говорити про те, що й досі не сформовано цілісної системи поглядів щодо сутності логістичного страхування та його місця на страховому ринку України.

Теоретико-методологічною базою дослідження є законодавчі та нормативні акти, навчальна та наукова література, матеріали міжнародних форумів, довідкова та періодична література, дані офіційної статистики, сайти страхових компаній, аджастерів, які зазначено у списку використаних джерел.

Робота складається зі вступу, п'яти розділів, де у логічній послідовності: розглянуто теоретико-концептуальні аспекти транспортно-логістичних центрів, ризику у їх роботі та засоби захисту для них; проведено аналіз стану транспортно-логістичного страхування за кордоном; розкрито важливість експертизи при укладанні та супроводі договорів страхування; здійснено аналіз основних проблем при страхуванні логістичних центрів. Зазначене вище та проведене автором анкетування серед провідних логістичних центрів дало можливість визначити недостатню роботу з боку страхових компаній щодо популяризації своїх послуг серед таких потенційних клієнтів як логістичні центри, відсутність комплексних заходів з боку різних інституцій щодо розвитку страхової культури й розуміння значущості страхування від різноманітних ризиків та окреслити напрямки для розвитку їх співпраці зі страховими компаніями.

РОЗДІЛ 1. СПЕЦИФІЧНІ РИЗИКИ У РОБОТІ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ ТА ЗАСОБИ ЗАХИСТУ ВІД НИХ

Основним напрямом розвитку для логістичної інфраструктури протягом останніх років є створення транспортно-логістичних центрів (англ. Freight village). Щодо трактування даного поняття, видів та функцій, які виконують транспортно-логістичні центри (далі – ТЛЦ), одностайної думки немає. Згідно з дослідженням Макмастерського університету (Канада), яке здійснювалося на замовлення Міністерства транспорту Онтаріо, виокремлюють більше 20 термінів по всьому світу, які характеризують таке поняття, як транспортно-логістичний центр. На думку Клапків Л. М., найбільш всеохоплюючим є трактування поняття "транспортно-логістичний центр", сформоване Європлатформою (Європейською асоціацією транспортно-логістичних центрів): "ТЛЦ – це певна територія, на якій усі види діяльності, пов'язані з транспортуванням, логістикою та дистрибуцією товарів як для національного так і міжнародного транзиту, здійснюються різними операторами." Останні можуть бути власниками або орендарями будівель та об'єктів (складів, перевальних центрів, автостоянок тощо), що були побудовані на території центру. Крім того, ТЛЦ повинен надати доступ усім компаніям, що беруть участь у діяльності, згаданій вище, та бажають працювати на території центру, відповідно до правил вільної конкуренції. Також ТЛЦ повинен мати доступ до якнайбільшої кількості видів транспорту (автомобільного, залізничного, морського, річкового, повітряного та трубопровідного) із метою стимулювання інтермодальних перевезень. При цьому, вкрай важливо, щоб управління ТЛЦ здійснювалось з єдиного центру до складу якого можуть входити представники як і держави, так і приватного сектору [1].

Будь-яка підприємницька діяльність пов'язана з певними ризиками. Логістична діяльність не є виключенням. У логістиці, починаючи від механізму просування вантажів до руху товарів у просторі ринку, існує безліч складових на функціонування яких впливають різномірні фактори, які пов'язані з величезною кількістю ризиків. Одним з основних принципів практичної реалізації логістичної

системи є надійність, що означає – ризик у логістичній діяльності повинен бути максимально мінімізований, а як найкращий варіант взагалі усунений.

Страхова компанія AIG (американська страхова корпорація, світовий лідер в області особистого та майнового страхування) представила в грудні 2017 року результати дослідження рівня стурбованості ризиками в діяльності керівників. Опитування виявило індустрії, найбільш схильні до подібних хвилювань. Найбільш стурбованими виявилися представники галузі продовольчих товарів (середній бал 4), на другому місці розмістилися представники фармацевтичної індустрії (3,6 бала), а третє місце розділили відразу три напрямки – транспорт / логістика, FMCG і нафтогазова галузь (по 3,3 бала), (Додаток А).

У тих випадках, коли підприємство здійснює свою логістичну діяльність в умовах ризику, необхідно проводити аналіз ризику, який поєднує в собі такі процеси: ідентифікація, вимір і оцінка ризику.

Під час ідентифікації ризиків у логістичній системі підприємства насамперед виникає потреба у виявленні всіх видів ризику, які характерні для цієї системи, тому доцільно навести класифікацію ризиків логістичної діяльності з точки зору причини появи можливого збитку (рис. 1).

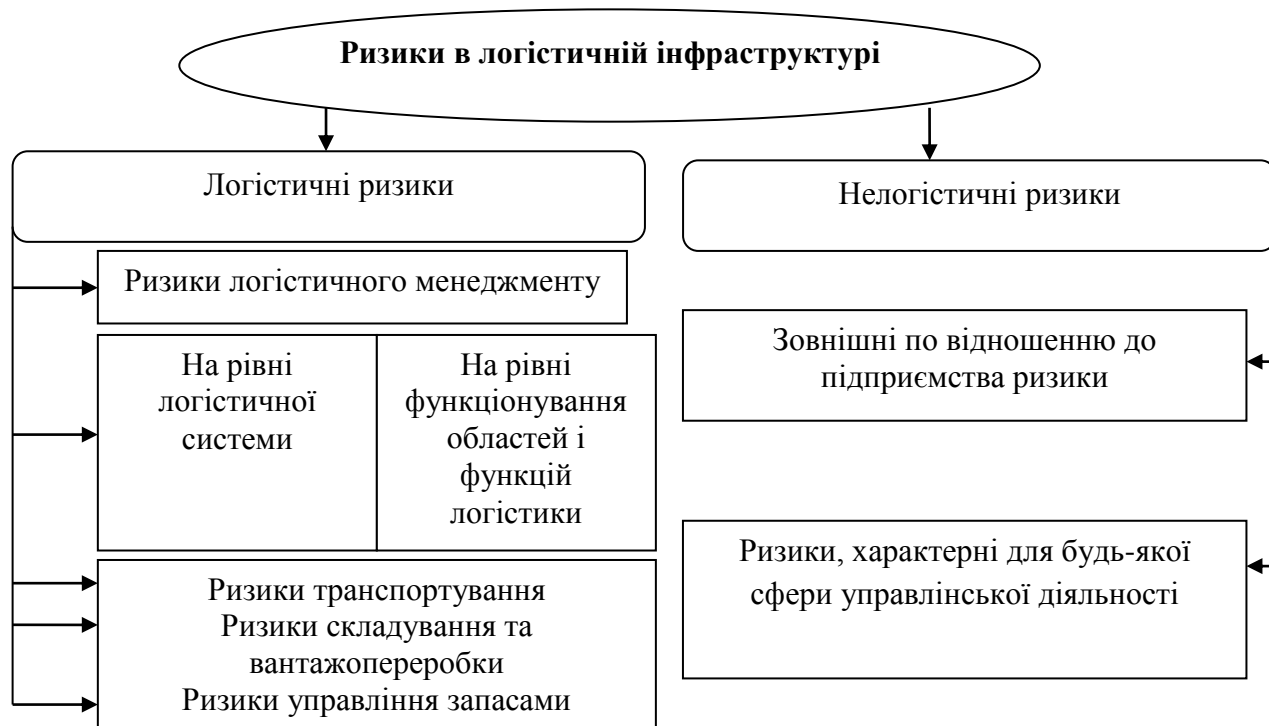


Рис. 1 Класифікація ризиків у логістичній інфраструктурі [3]

У логістичних системах і ланцюгах поставок проявляються ризики логістичної й нелогістичної природи.

Логістичні ризики – це ризики здійснення логістичних операцій транспортування, складування, вантажопереробки та управління запасами та ризики логістичного менеджменту всіх рівнів, у тому числі ризики управлінського характеру, що виникають під час виконання логістичних функцій та операцій [4].

Нелогістичні ризики – це зовнішні по відношенню до логістики підприємства ризики, викликані природними, екологічними, політичними, ринковими, соціальними причинами, і ризики, характерні для будь-якої сфери менеджменту, пов'язані із заподіянням шкоди основним фондам адміністративно-управлінського призначення, нещасними випадками, звільненням і смертю персоналу та ін. [4].

Логістичні ризики об'єднують різні види, які виникають у логістичній системі, у тому числі ті, що виникають під час зміни матеріальних, фінансових і інформаційних потоків. Досліджуючи логістичні ризики, ми виділили такі їх групи, які зображені на схемі нижче.

Дослідження процесів управління ризиками в логістичних системах, на нашу думку, доцільно починати зі створення команди експертів. До якої необхідно запросити фахівців з різних сфер діяльності: менеджерів, економістів, математиків, програмістів, страховиків тощо, які забезпечать якісне оцінювання ризиків. Ці фахівці аналізують і оцінюють логістичний ризик на основі власного досвіду і професійної компетенції. Необхідно досягти однозначності в підходах до ризиків, яка встановлюється корпоративною регламентацією та документацією організації.

Серед основних напрямів діяльності, на основі яких доцільно розробляти підходи до управління ризиками в логістиці, можна виділити такі сфери, які варто використати для розроблення методів ефективного управління ризиками:

- страхування;
- банківську справу;
- інвестування.

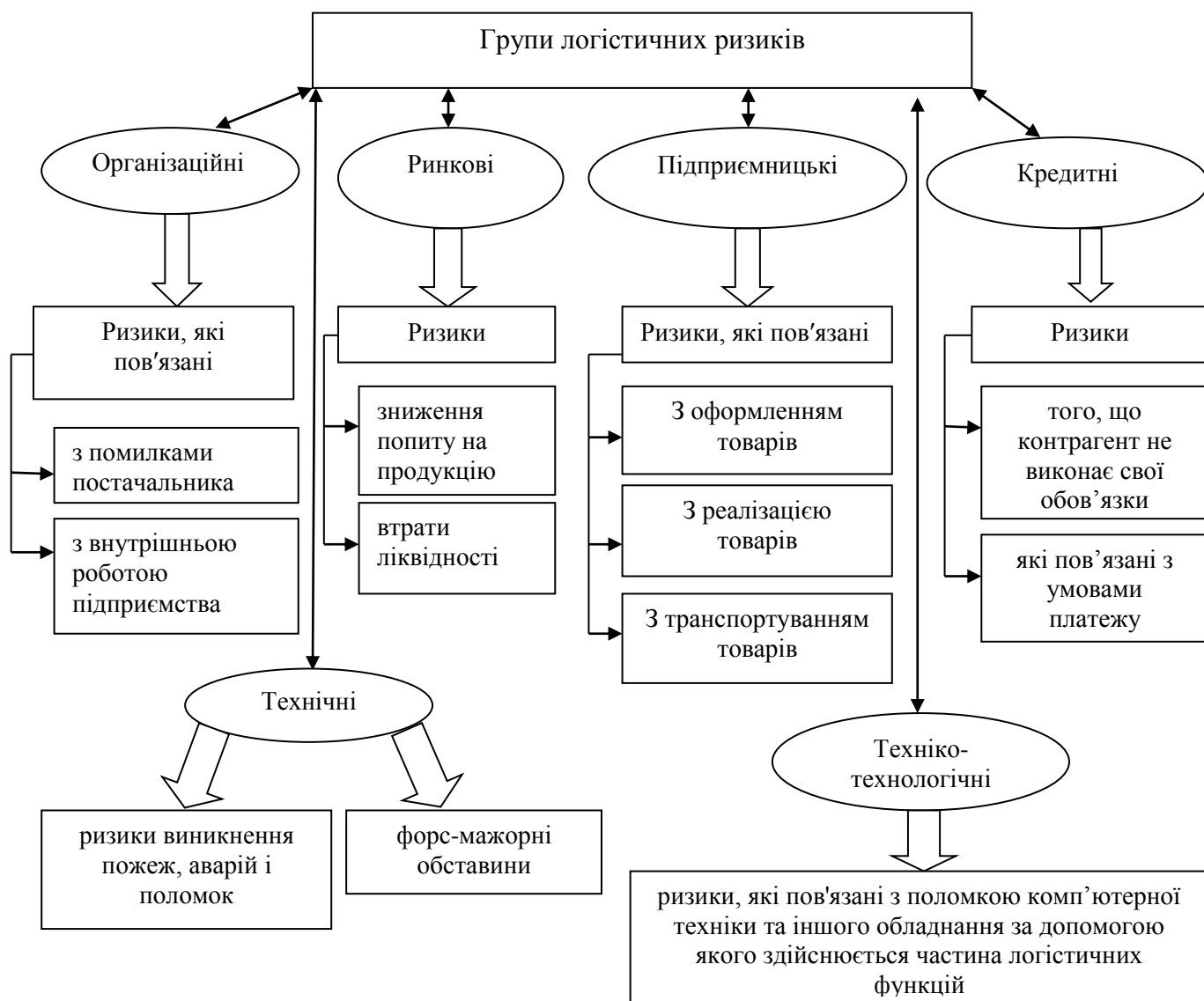


Рис. 2 Класифікація логістичних ризиків

Складено автором на основі джерела [5]

Відмітимо, що страхування є одним з основних напрямів забезпечення захисту логістичних систем. Забезпечення безпеки останніх від ризиків, враховуючи їх специфічні особливості, доцільно здійснювати силами провідних страхових організацій, у страховому портфелі яких переважає майнове страхування (із значною часткою транспортного та вантажів).

Предметом транспортного страхування є небезпеки, які виникають на різних шляхах сполучення. Аналізуючи їх, звернемося до окремих видів зазначеного виду страхування (Додаток Б).

У процесі логістики транспортні організації несуть значні витрати через ризик, пов'язаний з обслуговуванням дуже ускладнених, міжнародних цивільно-правових претензій. Утримання логістами на власному ризику значної вартості можливих виплат відшкодування, може привести до порушення фінансової стабільності цих фірм, особливо, коли предметом, охопленим ризиком, є цінні, високовартісні вантажі [6].

Оскільки логістика – це сфера діяльності, яка безпосередньо пов'язана з ризиками і керівники цієї галузі занепокоєні цим фактором (відповідно до описаного дослідження СК AIG), ми поставили завдання проаналізувати думку представників логістичних комплексів щодо сучасного стану та перспектив страхування логістичних ризиків. Нами було проведено опитування у вигляді анкетування серед семи представників логістичної галузі (Додаток Л, М), результати якого детально описані в розділі 5 цієї роботи.

Безумовно, якщо комплексно розглядати всі ризики, під які підпадають логістичні центри як великі суб'єкти господарювання із значним технічним оснащенням, різноманітними, часто складними умовами праці, то ми маємо аналізувати і ризики, пов'язані із отриманням травм, захворювань працівників. І, відтак – види особистого страхування, такі як страхування від нещасних випадків, добровільне медичне. Натомість зосередимось на основних ризиках та видах страхування, які дозволяють їх якщо не уникнути, то принаймі зменшити фінансові наслідки страхових випадків.

РОЗДІЛ 2. ІНОЗЕМНИЙ ДОСВІД ДІЯЛЬНОСТІ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ ТА ЇХ СТРАХУВАННЯ

У країнах Європи транспортно-логістичні центри доволі поширені та можуть бути оформлені у вигляді центрів вантажообігу, центрів діяльності, логістичних платформ; логістичних вузлів; інтермодальних терміналів та інших форм. Проте відрізнятися транспортно-логістичні центри можуть не тільки за назвою, а й за метою створення і функціонування. Так, наприклад, в Італії головною метою

діяльності транспортно-логістичних центрів є організація перевезення вантажів морем, а в Німеччині – використання механізму взаємодії всіх видів транспорту.

У Європі транспортно-логістичні центри почали створюватися ще на початку 80-их років минулого століття. Вперше ТЛЦ був розміщений у Баварії. Місце локації якого було обрано не випадково, а з тією метою, щоб мінімізувати витрати з постачання товарів. Вказаний центр був розміщений у місті Інгольштадті, котре характеризувалося зручними залізничними та автомобільними під'їздними шляхами. Логістика поставок продукції було спроектована таким чином, щоб необхідні вантажі були на місці призначення ще до початку робочого дня.

Досвід країн Західної Європи свідчить про величезну роль транспортно-логістичних центрів. Так, у Голландії діяльність центрів приносить 40% доходу транспортного комплексу, у Франції – 31%, у Німеччині – 25%. Терміни окупності транспортно-логістичного центру складають приблизно 5-9 років. У країнах Західної Європи частка логістичних послуг в економіці країни є однією з найбільш значущих.

У 1991 році на території європейського простору була створена Європлатформа (Europlatforms), котра є Європейською асоціацією транспортно-логістичних центрів. До складу даної організації входять 62 компанії з 10 держав (Італії, Іспанії, Франції, Португалії, Данії, Німеччини, Греції, Угорщини, України і Люксембургу). Основна мета діяльності вказаної Європлатформи полягає у створенні та управлінні діяльністю транспортно-логістичних центрів, котрі розміщені по всій Європі. Стратегічна ціль функціонування Європлатформи полягає у просуванні та розширенні концепції створення транспортно-логістичних центрів по всьому світі та розвиток взаємовідносин транспортно-логістичних систем різних країн і регіонів.

Одним з найбільших ТЛЦ у Європейському Союзі є "BolognaFreightVillage" в Італії. Цей транспортно-логістичний центр розміщений на перетині 5 найбільших залізничних і 4 автомобільних шляхів. Він обслуговує близько 35% вантажопотоків італійського трафіку і 16% міжнародного вантажного трафіку. До складу центру входить близько 100 транспортних і логістичних компаній з усього світу, а також митна служба, банківські установи, пошта, готелі і ресторани [7].

Розвиток та активне функціонування європейських ТЛЩ пов'язаний з безпосередньою їх співпрацею з страховими компаніями, які забезпечують їх страхове покриття при настанні певного ризику в сфері їх діяльності. Саме страхові компанії є гарантом їх надійності та успішності. Страхування іноземних компаній реалізується самими логістичними центрами, які безпосередньо, крім транспортно-логістичних послуг забезпечують послуги у сфері страхування, так і страховими компаніями, які пропонують страхові продукти у сфері логістики.

Австрійська страхова група QBE, яка є однією з передових страховиків і перестраховиків у світі, пропонує страхове покриття більш ніж у 150 країнах світу. Одним із видів послуг компанії є транспортно-логістичне страхування, а саме такі страхові продукти як:

- "Автопарк" – даний страховий продукт передбачає страхове покриття для автопарків щодо їх юридичної відповідальності перед третіми особами, а також щодо власного збитку, якщо це необхідно;
- "Моторна торгівля" – на страхування за даним страховим продуктом приймаються компанії, які працюють з транспортними засобами, такими як моторні трейдери, гаражі, ураховуючи більшість ризиків та угод проведених у даній сфері;
- "Майно" – правила власності, передбачені цим страховим продуктом, забезпечують захист від збитку завданого фізичним активам організації, а також будь-яких збоїв у роботі бізнесу по всьому світу;
- "Відповідальність роботодавця" – згідно даного страхового продукту розглядає транспортні та логістичні компанії для виконання своїх обов'язків відповідно до Закону про відповідальність роботодавців (обов'язкове) від 1969 р.;
- "Загальна відповідальність" – захист від зобов'язань, що виникають у зв'язку з претензіями на шкоду або збиток, заподіяний третіми особами;
- "Карго" – покриття, яке захищає від втрати або пошкодження товарів на складі або в дорозі;
- "Відповідальність директорів та посадових осіб" – покриває відповідальність фізичних осіб за фінансові збитки, що виникають внаслідок

протиправних дій. Оскільки директори та посадові особи все частіше несуть особисту відповідальність за будь-які проблеми, що виникають, D&O покриття стає важливою частиною залучення та збереження ключових посад [8].

Вважаємо, що управлінська помилка може мати фатальні наслідки для компанії і страхування є одним із способів фінансового захисту від прорахунків керівництва. На страховому ринку України даний вид страхування поки не є популярним. На нашу думку, причина – необізнаність самих посадових осіб із можливостями, які передбачає страхове покриття. Справа у тому, що потенціал даного виду страхування формується за рахунок підприємств, які працюють на світових ринках і діють у межах західного законодавства, а також від організацій за участю іноземного капіталу. Це підприємства енергетичного, нафтогазового секторів, телекомунікаційні компанії та банки. Найбільш ризиковою ланкою страхування D&O, на думку страховиків, є відповідальність директорів фінансових інститутів, однак практика пред'явлення претензій персонально до директорів відсутня.

Якщо розглядати провідних постачальників послуг зі страхування ризиків у міжнародній транспортній та логістичній галузі, то не можна не зазначити TTClub, який відомий міжнародній спільноті з транспорту і логістики з 1968 року, розвиваючись разом з цією галуззю, щоб забезпечити високоякісне покриття. TTClub презентує себе в Азії з головним офісом у Гонконзі; у Європі з головним офісом у Лондоні; у Південній та Північній Америці з головним офісом у Нью-Джерсі та у Сіднеї. TTClub надає страхові послуги щодо ризиків з пошкодження вантажу до забруднення, від тілесних ушкоджень до руйнування машин, захищає всі види бізнесу, які відтворенні у схемі нижче (Рис.3).

Окрім надання спеціалізованого транспортного та логістичного страхування, TTClub надає своїм членам пропозиції щодо контролю та зменшення ризиків, попередження втрат, швидке та ефективно врегулювання претензій по всьому світу, взаємне членство, що передбачає вирішення претензій на користь членства [9].

Таким чином, можна зробити висновок про те, що невід'ємною частиною транспортно-логістичної діяльності за рубежом є договори страхування. Страхові послуги пропонують лідери страхового сектору, забезпечуючи захист як від ризиків,

що характерні більшості логістичним компаніям, так й індивідуальних ризиків кожного суб'єкта діяльності, який будується на розроблених ноу-хау.



Рис.3 Види бізнесу, які забезпечує страховим покриттям TT Club

Складено автором на основі джерела [9]

РОЗДІЛ 3. ОСОБЛИВОСТІ ЕКСПЕРТИЗИ ПРИ УКЛАДАННІ ТА СУПРОВОДЖЕННІ ДОГОВОРІВ РІЗНИХ ВИДІВ СТРАХУВАННЯ

Важливим етапом при здійсненні різних видів логістичного страхування є експертиза при укладанні та супроводі договорів страхування. Для її здійснення залучають експертів у відповідних галузях, зокрема: андеррайтера, сюрвеєра, аварійного комісара, аджастера, диспашера.

Одним з найважливіших елементів процесу страхування є процедура оцінки, яка необхідна на декількох етапах. *По-перше*, потрібна експертиза ризику до прийняття його на страхування. Причому потрібно оцінити не тільки ймовірність настання страхової події, а і страхову вартість майна у разі укладення договору його

страхування. Оцінку ймовірності страхової події в більшості випадків проводять штатні співробітники страховика, зазвичай це андеррайтери. В окремих випадках можуть залучатися штатні або незалежні актуарії, або страхові консультанти. Страхова вартість майна (для логістичного страхування майном може виступати вантаж під час перевезення, товари на складі, транспортні засоби, будівля ТЛЩ тощо) у багатьох випадках визначається за погодженням страхувальника і страховика. У ситуаціях же, коли об'єкт майна нестандартний, унікальний, а також коли його передбачувана страхова вартість велика, до оцінки залучаються незалежні оцінювачі, які володіють методикою оцінки подібних об'єктів.

По-друге, потреба в оцінці може виникнути протягом терміну дії договору страхування. Можливо, у силу яких-небудь причин зміниться страхова вартість майна або ж ступінь ризику. *По-третє*, дуже часто необхідно оцінити збитки, завдані застрахованому майну в результаті страхового випадку, виявити причину збитку, вжити заходів до скорочення можливих витрат. Таким чином, потреба страхової оцінці може виникнути на трьох етапах ведення договору страхування:

- 1) при укладанні договору страхування;
- 2) у період дії договору страхування;
- 3) на етапі врегулювання збитків [10].

Транспортування – процес, що репрезентує собою довгий ланцюг, ланками якого є відправник, перевізник, одержувач, а також залучені проміжні структури на різних етапах – товаровиробник, фрахтувальник, експедитор, страховик, склад, гідротехнічна споруда. Тому актуальним є питання: чому відбувається втрата товару або зменшення його кількості і на якому етапі транспортування?

З тих пір як фінікійці ввели поняття "загальна аварія", виникла потреба в незалежних сюрвеєрах (від англ. *surveyer*) – представник страховика, що здійснює огляд майна, прийнятого на страхування, і в окремих випадках – оцінку ймовірності настання страхової події. Вони корисні судновласникам, страховим компаніям, фрахтователям, стивідором (компаніям, які займаються навантаженням і розвантаженням суден), агентам при визначенні збитків. Всі перераховані учасники транспортного процесу зацікавлені в тому, щоб при виникненні будь-яких колізій у

взаєминах учасників договору сюрвеєр своєчасно зробив огляд, зробив оцінку що сталося і склав акт.

Одержати інформацію про потенційно небезпечні об'єкти (у деяких випадках, наприклад, при страхуванні заставного майна, експертний звіт може замінити банківська оцінка), страховику дозволяє сюрвеєрський звіт. Це письмова доповідь, складена сюрвеєром, яка містить матеріали з оцінки ризику, що передує укладанню договору страхування. Страховик може відмовити потенційному страхувальнику в укладанні договору страхування, якщо з матеріалів доповіді сюрвеєра видно, що заявлений страховий інтерес носить спекулятивний характер і не відповідає принципу найвищої сумлінності. Сюрвеєрський звіт додається до заяви страхувальника.

Інспектуючи об'єкт (за заявками і в інтересах перевізника, вантажовласника або їхніх страховиків), незалежний сюрвеєр дає висновок про його дійсний стан і можливі ризики.

Невід'ємною частиною при страхуванні логістичних центрів є їх огляд сюрвеєром і на основі отриманої інформації формулювання звіту. Звіт обов'язково містить опис будівлі складів, зокрема: місцезнаходження, матеріали з яких побудовані споруди (стеля, стіни, підлога), рішення з планування, зовнішня та внутрішня обробка, чим здійснюється опалення, електро-, водопостачання, чи встановлена вентиляційна система. Сюрвейєр також вказує про наявність систем безпеки або ж про ступінь можливих ризиків: пожежа і вибух, крадіжка зі зломом, удар блискавки, буря, повінь, землетрус, осідання та обвал тощо. І на основі проведеного огляду та аналізу сюрвейєр формує висновок: чи варто брати такий об'єкт на страхування і пропозиції щодо зміцнення його безпеки. Все вищеприписане підтверджується сюрвейєром фотозвітом, який він також розміщує у своєму акті (див. Додаток В)

Сюрвеєр здійснює огляди вантажів: передвантажні інспекції (PSI), інспекції вантажів після прибуття; спостереження за навантаженням і вивантаженням; контроль укладання, розміщення і кріплення; визначення кількості та якості вантажів у місцях навантаження і вивантаження; оцінка якості вантажно-

розвантажувальних робіт; контроль за дотриманням правил перевезення і норм збереження вантажів при перевалці; обстеження транспортних засобів на предмет їхньої придатності до перевезення вантажів; інспекція складських приміщень на відповідність вимогам норм збереження товарів.

При визначенні стану вантажу сюрвеєр видає сертифікат за своїм підписом, у якому засвідчує, наприклад, що вантаж у вантажних відсіках покладений і закріплений відповідно до діючих міжнародних або національних вимог, не буде ушкоджений і не становить небезпеки для транспортного засобу в умовах перевезення.

На будь-якому етапі вантажоперевезення може статися страховий випадок і найчастіше робляться спроби відповідальність за збитки від нього покласти на ту сторону, у розпорядженні якої вантаж на цьому етапі знаходився. Тому основне завдання експертизи після настання страхового випадку для сюрвеєра – обстеження ушкоджених об'єктів і вантажів, а також дослідження обставин і причин, які призвели до їх псування, встановлення причини, характеру й оцінка обсягу виявлених ушкоджень, визначення міри відповідальності сторін за нанесений збиток, а також розрахунок величини нанесеного збитку.

Інформація, що надана сюрвеєрами, допомагає встановити не тільки розмір ушкоджень, але причину і навіть обставини, що їх викликали. Іншими словами, акт сюрвеєрської експертизи – це інструмент, за допомогою якого клієнт може аргументувати свою позицію у випадку виникнення спірної ситуації з партнерами або зі страховою компанією про визначення величини нанесеного збитку і ступеня відповідальності сторін.

Ринок сюрвеєрських послуг в Україні поступово розвивається як на традиційному для цієї діяльності морському транспорті, так і у сфері автомобільних перевезень. Особливо потрібні послуги сюрвеєра в сфері страхування вантажів. Тільки сюрвеєр може розібратися в системі LCL (LessthanContainerLoad) — перевезенні дрібних вантажів у контейнерах, при якій оператор, що надає таку послугу, пропонує клієнтам фіксований тариф (як правило, розраховується від обсягу або тоннажу) і несе ризики, пов'язані з незаповненням контейнера. Вантажі

різних клієнтів консолідується на якомусь одному терміналі, де і відбувається навантаження і кріплення вантажів у контейнері. У місці призначення весь вантаж вивантажується з контейнера на одному терміналі, звідки при необхідності здійснюється розвезення автотранспортом. Переваги системи LCL полягають у тому, що перевалка здійснюється винятково фахівцями й ушкодження вантажу в дорозі зводяться до мінімуму [с. 5-8, 11].

Розглянемо також діяльність такого експерта як "аварійний комісар". Французьке поняття "аварійний комісар" (Navarie-komissar) є практично синонімом терміна "сюрвейсер", проте вважається, що аварійні комісари надають свої послуги тільки у видах транспортного страхування. В останньому випадку аварійний комісар, що розслідує страховий випадок, видає аварійний сертифікат, у якому вказуються можливі причини, характер і розміри збитку, який став наслідком страхового випадку. На підставі аварійного сертифіката страхувальник і страховик приймають рішення щодо заяви претензії та про відшкодування збитків відповідно.

Аварійні комісари складають схему місця події, реєструють факти можливого страхового шахрайства, роблять дії по їх запобіганню. У випадках, коли в ДТП є постраждалі і автомобілі в результаті зіткнення знаходяться в аварійному стані, аварійні комісари викликають на місце події співробітників поліції, швидку допомогу, пожежну охорону, службу евакуації та інші служби, надають долікарську медичну допомогу. Більш докладний аналіз даних, отриманих на місці аварії, порівняно з довідками з правоохоронних органів, не тільки позбавляє постраждалих від багатьох непорозумінь, але і служить страховикам свого роду щитом від шахраїв. Останнє і є основною причиною високої популярності послуг аварійних комісарів у страховиків. Варто додати, що аварійні комісари не тільки допомагають заповнити всі необхідні документи, а й дають консультації про подальші дії в цілях якнайшвидшого врегулювання виниклої неприємної ситуації з найменшими витратами часу і грошей. У ряді випадків аварійний комісар, оглянувши місце події, може прийняти рішення про визнання події страховою та організувати процес врегулювання події на місці або самостійно організувати отримання необхідних довідок, що значно полегшує страхувальнику отримання страхового відшкодування

і прискорює процес виплати. Щоправда, остання послуга зазвичай надається тільки ВП-клієнтам або за додаткову плату [10].

Як вже зазначалося вище, після настання страхового випадку експертиза передбачає встановлення характеру й оцінки обсягу виявлених ушкоджень, визначення рівня відповідальності сторін за нанесений збиток, а також розрахунок величини цього збитку. Саме такою експертизою займається аджастер, який представляє інтереси страхової компанії при врегулюванні заявлених страхувальником претензій, пов'язаних зі страховим випадком. Це високо професійний і незалежний експерт, призначений страховиком на оплачуваній основі з метою розслідування події і визначення величини та суми збитку. Аджастер, як правило, не залучається до незначних збитків, що можуть бути розслідувані співробітниками страховика.

Найчастіше аджастера вважають спеціалістом у галузі морського права, який здійснює розрахунки при загальній аварії, розподіляючи збитки між судном, вантажем, фрахтом. Завданнями аджастера є огляд об'єкта страхування після події, підготовка проекту висновку і досягнення згоди зі страхувальником про суму страхового відшкодування, що підлягає виплаті, виходячи із зобов'язань страховика за укладеним договором страхування. Використання терміну "аджастер" найбільш характерно для американської практики врегулювання страхових збитків. У вітчизняній практиці для визначення величини втрат частіше залучається експерт-оцінювач – самостійний експерт або спеціалізована експертна організація.

Зазначимо, наприклад, ДЕКРА Експерт Україна – дочірнє підприємство європейського концерну DEKRASE, що здійснює свою діяльність в галузі безпеки та експертизи. Аджастери і юристи ДЕКРА мають значний досвід розслідування обставин і причин страхових випадків, а також визначення розміру збитків. Компанія є партнером провідних страховиків України. Нещодавно ДЕКРА запропонувала IT-рішення для взаємодії страховиків та експертів на підставі розробленої багатофункціональної онлайн-платформи, яка дозволяє страховику обрати із бази експертних бюро конкретного виконавця замовлення, передати його в

електронному вигляді, а експерту прийняти замовлення, виконати його відповідно до стандартів DEKRA і передати до страхової компанії [12].

Для зарубіжної практики характерно залучення такого експерта як диспашер. Це спеціаліст у галузі морського права, який складає диспашу (англ. average statement, фр. *dispache*) – документ, у якому встановлюється факт настання загальної аварії, зазначені розрахунки розподілу витрат по спільній аварії між судном, вантажем і фрахтом пропорційно їхнім вартостям. Порядок складання диспаші вказується в коносаменті. Диспаша розсилається всім зацікавленим сторонам і може бути оскаржена в судовому порядку у встановлений термін [11].

Таким чином, слід звернути увагу, що невід'ємною частиною логістичного страхування є проведення експертизи до укладання договору страхування, так звану передстрахову експертизу, а також зазначити важливість експертизи під час дії договору страхування і, особливо, у ході врегулювання збитків.

Процес здійснення експертизи передбачає залучення експертів, від правильності висновків яких може залежати умови страхування, страхове відшкодування чи відмова у виплаті. Експертні висновки дають ряд переваг страховальнику чи страховику у ході здійснення страхування. Але головне – вони висвітлюють реальну картину подій при розслідуванні страхових випадків.

РОЗДІЛ 4. АНАЛІЗ СПІВПРАЦІ СТРАХОВИХ КОМПАНІЙ ТА ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ

У світі активно розвивається ринок транспортно-логістичних послуг, а в Україні даний ринок лише зароджується. Маючи значний транзитний потенціал, наша країна, однак не використовує його повною мірою. Зокрема, українські провайдери лише починають працювати у форматі 3PL, тоді як за кордоном логістичні фірми працюють як 4PL- та навіть 5PL-провайдери, а "Укрзалізниця" тільки починає виходити на поле інтермодальних перевезень. При цьому потрібно зважувати, що будь-яка логістична система, від процесу руху вантажів до переміщення замовлень між покупцями, пов'язана з певними ризиками і для

розвитку даної сфери на українському ринку необхідно вміти уникати або адаптуватися до існуючих ризиків. Тому невід'ємною ланкою для логістичної сфери є галузь страхування.

Для більш доцільного аналізу розвитку страхових послуг у сфері логістики розглянемо динаміку валових та чистих страхових премій з страхування вантажу в Україні, яка наведена на рисунку 4. Ми можемо спостерігати, що з 2014-2016рр. спостерігається позитивна тенденція, щодо надходжень премій по даному виду страхування. Це свідчить про актуальність та необхідність здійснення страхування вантажу для суб'єктів господарської діяльності та вказує, що даний вид страхування є одним з найпоширеніших серед логістичного страхування в Україні.

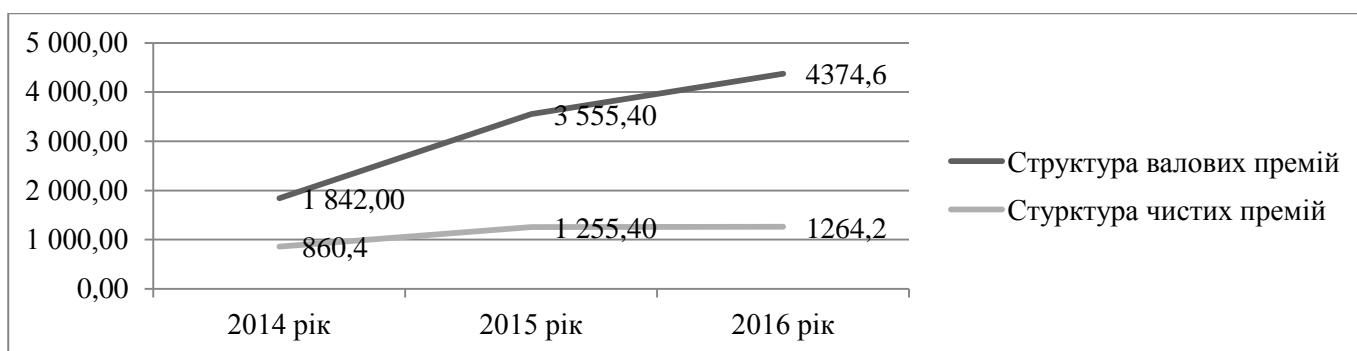


Рис. 4 Динаміка валових та чистих премій по страхуванню вантажу протягом 2014-2016рр., млн. грн.

Складено автором на основі <https://forinsurer.com/stat>

Оскільки, українські страховики найбільше реалізують на практиці страхування вантажів та багажу доцільно звернути увагу на основні умови здійснення даного виду страхування (див. Додаток Г,Д).

Топ-10 страховиків у цьому сегменті страхування на українському страховому ринку за перше півріччя 2017 року: Кремень, Арсенал страхування, Уніка, Альянс, ALLIANZ Україна, Інго Україна, PZU Україна, Українська страхова група, АХА Страхування, UTICO (див. Додаток Е).

Крім даного виду страхування українські страховики пропонують у сфері логістичного страхування, зокрема такі види страхових послуг:

- Страхування відповідальності автоперевізників;

- Страхування відповідальності експедитора та транспортного оператора;
- Обов'язкове страхування відповідальності за перевезення небезпечних вантажів;
- Страхування контейнерів.

Доцільно відзначити, що 22 вересня 2016 року в Києві при партнерській підтримці страхової компанії АСКА пройшов 16-й щорічний міжнародний форум SupplyChain&Logistics. На ньому традиційно зібралися представники найкрупніших компаній-перевізників, а також виробників, зацікавлених в оптимізації логістичних витрат. Серед великого кола питань, оглянутих на тематичних панелях форуму, де виступали представники крупних логістичних підприємств, ключовими були принципи централізації доставки товару (Аспера Логістік), секрети оптимізації постачань (Самсунг Електронікс), а також колабораційна логістика (Coca-ColaBeveragesUkraine).

Проведений аналіз доповідді "Страхування як імунітет для бізнеса" представника компанії АСКА, який виступив на зазначеному вище форумі, показав, що проблематика страхування для перевізників і постачальників викликала живий інтерес серед учасників зустрічі. Запропоновано спільними зусиллями продовжити інформаційну кампанію з поширення та розвитку страхової культури в українському суспільстві. У ході спілкування SupplyChain&Logistics представники страхової компанії розповіли про особливості страхування вантажів, відповідальності перевізника і відповідальності оператора складу, поділилися професійними секретами про те як укладати страховий договір і які ризики є пріоритетними для бізнесу [13].

Принагідно відмітити, що в Україні функціонують транспортно-логістичні фірми, які в якості страхових агентів надають страхові послуги. До таких належить логістична компанія Корсель, яка надає послуги в Україні та Європі, пов'язані з транспортно-логістичним забезпеченням бізнесу з 2008 року. Корсель один з небагатьох українських провайдерів логістичних послуг, що є одним з провідних українських 3PL-операторів, власником автопарку стандарту Євро-5, обслуговує клієнтів з FortuneGlobal 500 і має більше 80 кваліфікованих співробітників. Корсель

пропонує послуги у сфері страхування вантажів, зокрема при міжнародних перевезеннях [14].

Зупинемося детальніше на страхуванні вантажів, яке вкрай важливе при здійсненні як внутрішніх, так і міжнародних перевезень. Завдяки страхуванню вантажів досягається оптимальний розмір страхового платежу на кожен конкретний вантаж, гарантується індивідуальний й комплексний підбір умов страхування, вибір найбільш оптимального варіанту транспорту для перевезення, оперативне оформлення страхового договору, процедура врегулювання страхового випадку.

Нами проаналізовано Правила страхування кількох страхових компаній і встановлено, що вони використовують однакову методику розрахунку страхового тарифу, за яким визначається страховий платіж для конкретного договору страхування вантажу. Він розраховується за формулою

$$T = A \times K_1 * K_2 * K_3 * K_4 * K_5 * K_6,$$

де

A – базове значення страхового тарифу, що залежить від виду транспорту та категорії вантажу; **K₁, K₂, K₃, K₄, K₅, K₆** – коефіцієнти, що залежать від умов страхування, способу перевезення, виду упаковки, ступеня забезпечення охороною, рівня безпечності територій, по яких перевозиться вантаж, відстані перевезень відповідно (див. Додаток Ж).

При страхуванні вантажу укладається генеральний договір на певний термін (для регулярних поставок) або разовий договір страхування та включається покриття збитку при вантаженні / розвантаженні і зберігання на складах.

При страхуванні вантажу важливо враховувати, на якій стороні лежить відповідальність за збереження вантажу. Тут доцільно звернутися до Правил тлумачення торгових термінів Інкотермс у редакції 2010 року (правила актуальні на 2017-2018 рік), основне завдання яких – стандартизація і оптимізація умов міжнародних договорів поставки для приведення їх у відповідність із законами всіх країн-учасників контракту. У даний час діють правила основна відмінність яких від попередньої версії (2000 р.) у тому, що тепер їх дія поширюється не тільки на міжнародний, але і на внутрішній товарообіг (Додаток З, К). Відповідальність може

покладатися як на відправника, так і на одержувача. Тому при страхуванні важливо знати базові умови поставки відповідно до Інкотермс, які будуть застосовуватися до перевезення.

Ще одним яскравим представником на ринку логістичних послуг є логістична компанія Делівері. Основною спеціалізацією групи є надання транспортних та логістичних послуг для сектору B2B (суб'єкти підприємницької діяльності та корпоративний сектор) як на території України, так і за її межами.

З метою зменшення можливих матеріальних збитків клієнтів компанія "Делівері", разом зі страховою компанією "Злагода", розробила та запровадила спеціальну програму індивідуального страхування вантажів. Послуга надається будь-якому клієнту, який висловив бажання застрахувати свій вантаж на наступних умовах: страховий збір – 0,4% від вартості вантажу та без франшизи при доставці вантажів територією України. Вантаж може бути застрахований безпосередньо при його відправленні – клієнту необхідно заявити про своє бажання застрахувати вантаж та заявити вартість вантажу. Або укласти генеральний договір страхування, наявність якого дозволяє страхувати всі вантажі, що відправляються, за умови зазначення вартості вантажу на момент відправлення [15].

Для забезпечення збереження вантажу під час перевезення велике значення має упакування, яке має бути надійним та забезпечувати максимальну безпеку вантажу. Наявність та відповідність упакування, його цілісність має особливе значення при страхуванні. Адже це може значно знизити ризики, а відповідно, зменшити вартість страхування.

Тож, в Україні наявна практика з реалізації логістичного страхування, зокрема це страхування вантажів. Однак це лише невелика частка страхування у сфері логістики загалом. Логістичні компанії повинні самі розширювати свою зацікавленість у розвитку інших видів транспортно-логістичного страхування, оскільки саме страхування це та галузь, яка дозволяє їм підтримувати надійність у своїй діяльності та рейтинг серед конкурентів.

РОЗДІЛ 5. ОСНОВНІ ПРОБЛЕМИ ПРИ СТРАХУВАННІ ЛОГІСТИЧНИХ ЦЕНТРІВ ТА НАПРЯМИ ЇХ ВИРІШЕННЯ

Досвід зарубіжних країн показує, що більшість операцій перетворення матеріального потоку та товарообігу зовнішньої торгівлі здійснюються у логістичних центрах. Стан логістики в регіональному аспекті негативно впливає на перебіг таких економічних процесів як постачання, швидкість перетворення матеріальних та інших логістичних потоків, покращення якісних характеристик логістичних операцій, доставка готової продукції, товарообіг різних галузей, експорт-імпорт країни, транзит. Логістичні центри для різних галузей в Україні знаходяться у процесі активного формування. Такий стан, безумовно, впливає на розвиток страхування у сфері логістики.

У ході нашого дослідження, ми з'ясували, що в логістичній інфраструктурі набули поширення об'єкти в форматі built-to-suit (BTS) – це будівництво на замовлення. Проекти BTS стали досить поширеним явищем, а обсяг таких нових площ у їх складі, як правило, перевищує обсяги нових спекулятивних пропозицій за той же період. Якщо брати позаминулий рік, то загальний обсяг нових BTS-проектів, виведених на ринок був вище 60 тисяч кв.м., а нові приміщення і будівлі, призначені для здачі в оренду зовсім не з'явилися.

Крім недостатньо розвинутого інноваційного середовища є недостатньо доступна інформація щодо логістичних центрів. Відсутність потрібної інформації, статистики у даній галузі не дозволяє страховикам зібрати необхідну інформацію для страхування, що ускладнює визначення основних умов договору страхування, а то взагалі спонукає страховика відмовити в забезпеченні страхового покриття відповідному суб'єкту.

Крім цього, оскільки склади використовують у різних сферах логістики (заготівельній, виробничій, розподільчій), вони мають своє призначення та спеціалізацію. Для вивчення складського господарства, аналізу стану його розвитку необхідна класифікація складів. Це дає змогу охарактеризувати мережу складів, окремі їх види, дає уявлення про те, як створюються ці види, яка їхня роль у процесі

товароруху. Склад забезпечує необхідний ступінь їх збереження, як правило, обладнаний власними чи обслуговується залученими засобами механізації (автоматизації) робіт. Складську мережу класифікують за різними ознаками. Наше дослідження не має на меті детальний її розгляд, проте для страхових компаній знання класифікації складів є необхідною умовою для розрахунку корегувальних коефіцієнтів та страхового тарифу.

На сьогоднішній день одним із найпоширеніших видів страхування є страхування КАСКО. Страхування ж спеціальної техніки (будівельної або сільськогосподарської) все ще не набуло в нашій країні такого ж масового характеру як в зарубіжних країнах. У той же час багато вітчизняних підприємців розуміють, що якісний страховий захист спеціальної техніки, яка, по суті, є "годувальником" підприємства, – це нагальна необхідність.

Складність цього виду страхування у тому, що це комплексний продукт. У ньому поєднуються майнові ризики страхування нерухомого майна, ризики страхування наземного транспорту, а також страхування вантажів, так як техніка може частину страхового періоду працювати на полях або будівельних майданчиках, при цьому пересуваючись по дорогах загального користування своїм ходом (ризики КАСКО), перевозитися на тралі або евакуаторі (ризики страхування вантажів), а в неробочий час зберігається на складі або відкритому майданчику (страхування майна). Спецтехніка дуже різноманітна за своїм функціональними можливостями, територіями експлуатації (сільськогосподарські поля, будівельні майданчики, кар'єри, територія закритих складів), за тривалістю виробничого циклу при використанні на об'єктах, по сезонності експлуатації.

У зв'язку із зазначеними вище умовами договори страхування повинні бути достатньо гнучкими, а перелік ризиків, включених до страхового покриття спеціальної техніки, може бути досить великим.

У багатьох країнах, як і в Україні, крадіжка є вже давно проблемою спеціальної техніки та обладнання. Причин для цього немало: висока вартість техніки і великий попит на неї в менш розвинених країнах світу; дорогий лізинг і оренда; недостатні охоронні заходи безпеки на майданчиках, де зберігається техніка; ризики виявлення

та повернення досить низькі, оскільки така техніка викрадається часто у святкові та вихідні дні, коли немає належного контролю. Різноманітність експлуатації техніки вимагає наявності певних фахівців і криміналістів, які розуміються на таких видах крадіжок, оскільки вкрадене обладнання швидко розбирається на запчастини і евакуюється з країни, де була здійснена крадіжка. На даний момент у Європі вже з'явилися спеціальні організації, які займаються пошуком викраденого устаткування і вони активно співпрацюють із страховими компаніями у випадках, коли устаткування було застраховане.

Актуальність страхування обумовлена ще й тим, що спецтехніка пересувається дорогами загального користування. Велика завантаженість магістралей, погана якість доріг, відсутність культури водіння призводять до ДТП, у які нерідко потрапляє і спецтехніка. Також при укладанні страхового договору обов'язково потрібно звертати увагу на терміни здійснення виплат та швидкість прийняття рішення, оскільки це безпосередньо впливає на простій у виробництві підприємства. Чим довше терміни, тим довше підприємство залишається без необхідної техніки, а якщо вона зайнята в розпал сезонних робіт, то ситуація може стати особливо критичною.

У даний час у нашій країні є багато страхових компаній, які пропонують страхування даного виду, але, зупиняючи свій вибір на тій чи іншій компанії, страхувальникам слід обов'язково звертати увагу на умови, які необхідно виконувати обом сторонам за укладеним страховим договором. Оскільки у багатьох страхових організаціях юристами закладається в договори достатньо "підводних каменів", які виявляються тільки при настанні страхових подій і в підсумку зводять до нуля всю початкову дешевизну і привабливість ціни.

На нашу думку, страхувальникам краще звертатися до страхового консультанта – професійного страхового брокера, який проведе тендер із вибору оптимальних умов страхування і допоможе визначитися зі специфікою страхового покриття з урахуванням усіх складнощів, про які зазначалося вище.

Брокер допоможе як у виборі адекватної пропозиції, оптимізації витрат на страхування, так й на стадії врегулювання страхового випадку та юридичній

підтримці при захисті інтересів клієнта. Обробка масиву даних за збитками та їх аналіз дозволить покращити андеррайтинг, який на сьогодні є вкрай необхідним при страхуванні великих об'єктів.

Однією з проблем, які характерні при страхуванні логістичних центрів, є недостатньо розвинутий блок інноваційних послуг страховими компаніями, що дозволив би проводити страхування швидше та дешевше. Зокрема, впровадження онлайн-страхування при страхуванні відповідальності експедиторів, перевізника тощо.

У минулому – 2017 році українське страхове community отримало прекрасну можливість: учасники ринку змогли познайомитися з трендами, викликами та перспективами, які з'являються страховій індустрії завдяки розвитку діджитал-технологій.

На 1-й конференції Insurance Next у лютому 2017 р., яку організував журнал "Future" страховики обговорювали нові інструменти для власної діяльності, успішний досвід своїх колег. У ході конференції 2/3 опитаних вважають, що розвиватися онлайн українському страхуванню заважає недосконале законодавче поле. Практично кожен десятий бачить бар'єри в менталітеті споживача, 9,5% опитаних вказали, що самі страхові компанії докладають недостатньо зусиль для розвитку в цифровому середовищі. І тільки 13% не бачать перешкод для розвитку українського страхування в онлайн [16].

Наступним кроком у вирішенні проблем логістичного страхування може стати забезпечення транспортних засобів телематичними пристроями. Ця дасть змогу підвищити рівень керування самого водія та формування системи контролю за умовами та характеристики щодо переміщення транспортного засобу. Впевнені, що у майбутньому телематичними приладами водії будуть користуватися масово.

В умовах конкуренції практично у всіх галузях економіки, існує складність отримання достатнього обсягу повної інформації щодо реальної дії страхового захисту для сфери логістики.

На сайтах логістичних компаній превалює рекламні матеріали і, зрозуміло, факти страхових випадків не публікуються. Не зазначається страховик як партнер,

навіть у разі його наявності. Так, наприклад відомий у нашій країні Європейський логістичний оператор Raben Group, який, безумовно, користується різними видами страхування, не інформує своїх клієнтів щодо страхового захисту. Самі ж страховики, у яких є такі клієнти як великі логістичні центри, також не афішують їх за зрозумілими причинами. Тому нами було проведено дослідження з метою виявлення думки щодо сучасного стану та перспектив страхування логістичних ризиків, проведено опитування серед семи представників логістичної галузі у вигляді анкетування. Питання Анкети розроблено автором (Додаток Л).

Учасниками опитування стали як лідери представленої галузі, так і компанії, які нещодавно почали свою діяльність на ринку (Додаток М).

Результати анкетування показали, що більшість керівників вважають лише деякі види логістичного страхування доцільними та необхідними, однак вони погоджуються з тим, що страхування є один з найефективніших напрямів захисту логістичної діяльності на сьогодні.

Рівень обслуговування страховими організаціями оцінено як середній.

Більшість вітчизняних страховиків, за думкою тих, хто відповідав на Анкету, не забезпечували проведення експертизи ні перед взяттям на страхування об'єктів, ні після настання страхового випадку, хоча страхова експертиза є надзвичайно важливим етапом, особливо для логістичної галузі. Це може свідчити на недостатню компетентність самих страховик у даному виді страхування, або економію на залученні експертів, оскільки їх послуги недешеві.

Як зазначалося вище, не всі страхувальники вважають необхідним забезпечувати себе страховим покриттям по всім видам транспортно-логістичного страхування, найчастіше вони реалізують на практиці страхування відповідальності перевізника в міжнародному русі, страхування відповідальності експедитора і транспортного оператора, страхування вантажу в міжнародному русі.

Переважає більшість учасників опитування (70 %) не вважають необхідним проводити комплексне страхування для своєї галузі, що також вказує на їхнє незадоволення страховими послугами на вітчизняному ринку та нерозумінням рівня безпеки, який може забезпечити страхування.

Крім того, аналіз відповідей на Анкету показав недостатню роботу з боку страхових компаній щодо популяризації своїх послуг серед таких потенційних клієнтів як логістичні центри, відсутність комплексних заходів з боку різних інституцій (державного нагляду за страховим ринком, страховиків, експертів, навчальних закладів тощо) щодо розвитку страхової культури й розуміння значущості страхування від різноманітних ризиків.

Таким чином, тільки тісна співпраця між транспортно-логістичними центрами та страховими компаніями, обмін необхідним обсягом інформації, розвиток обох контрагентів, використання цифрових технологій дозволить забезпечити той рівень страхування, який стане гарантом захисту та підтримки у діяльності транспортно-логістичних центрів.

ВИСНОВКИ

Діяльність транспортно-логістичних центрів пов'язана із різноманітними ризиками, які присутні як безпосередньо на складських комплексах, так і на шляхах пересування вантажів різними видами транспорту. На реалізацію тих чи інших ризиків впливає безліч факторів як об'єктивного, так і суб'єктивного характеру. Класифікація логістичних ризиків використовується як працівниками сфери логістики, так і страховими компаніями, призначення яких – захист від ризиків або мінімізація наслідків збитків у разі настання страхових випадків.

Страховання логістичних систем – це процес професійного й гарантованого забезпечення їх фінансової безпеки від логістичних ризиків, враховуючи їх специфічні особливості. Доцільно звернення до страховиків, які мають досвід роботи на страховому ринку і у сегментах майнового страхування та транспортного зокрема. Дослідивши ризики, які існують у логістиці, констатуємо, що найбільш розповсюджені такі види страхування як страхування відповідальності перевізника в міжнародному русі, страхування відповідальності експедитора і транспортного оператора, страхування вантаж.

Важливим етапом при здійсненні різних видів логістичного страхування є експертиза при укладанні та супроводі договорів страхування. По-перше, потрібна оцінка (експертиза) ризику до прийняття його на страхування. По-друге, потреба в оцінці може виникнути протягом терміну дії договору страхування у силу певних причин (зміна страхової вартості майна або ступіню ризику). По-третє, дуже часто необхідно оцінити збитки, завдані застрахованому майну в результаті страхового випадку, виявити причину збитку, вжити заходів до скорочення можливих витрат.

Страхова практики в розвинутих країнах Європи підтверджує залучення таких експертів як сюрвеєри, аджастери, аварійни комісари. На українському страховому ринку ми можемо поки розглядати лише останніх, діяльність яких врегульована. Однак основною причиною обмеженої діяльності експертів в Україні, на наш

погляд, є відсутність системи підготовки таких фахівців та недостатній досвід тих, хто вже працює.

Однією з проблем, яка характерна при страхуванні логістичних центрів є недостатньо розвинутий блок інноваційних послуг страховими компаніями, що дозволив би проводити страхування швидше та дешевше. Зокрема, впровадження онлайн-страхування для окремих видів страхування.

Суттєвим кроком у вирішенні проблем страхування транспорту логістичних центрів може стати облаштування телематичними пристроями транспортних засобів перевізників, що дозволить підвищити рівень керування водія та формування системи контролю за переміщенням транспортного засобу.

Проблемним питанням є обмежений доступ до повної інформації щодо діяльності логістичних центрів, що ускладнює розрахунок обґрунтованих страхових тарифів та визначення основних умов договору страхування.

Проведене анкетування показало представників логістичних центрів щодо можливостей страхування та залучення експертів, недовіру до їх розрахунків та обслуговування, хоча погоджуються з тим, що страхування слід розглядати як засіб захисту від ризиків логістичної діяльності. Думається, що це впливає із загальної недостатньої необізнаності, відсутності популяризації страхування в нашому суспільстві, відсутність комплексу заходів з боку різних інституцій (державного нагляду за страховим ринком, страховиків, експертів, навчальних закладів тощо) щодо розвитку страхової культури й розуміння значущості страхування від різноманітних ризиків.

Таким чином, плідна за різними напрямками співпраця між транспортно-логістичними центрами та страховими компаніями, впровадження у практику передстрахової експертизи об'єктів, залучення висококваліфікованих аджастерів при врегулюванні збитків після настання страхових випадків, моніторинг сучасних страхових продуктів, які пропонуються на страховому ринку дозволить забезпечити той рівень страхування, який стане гарантом захисту безперебійної діяльності транспортно-логістичних центрів й підвищить довіру до інституту страхування в цілому.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

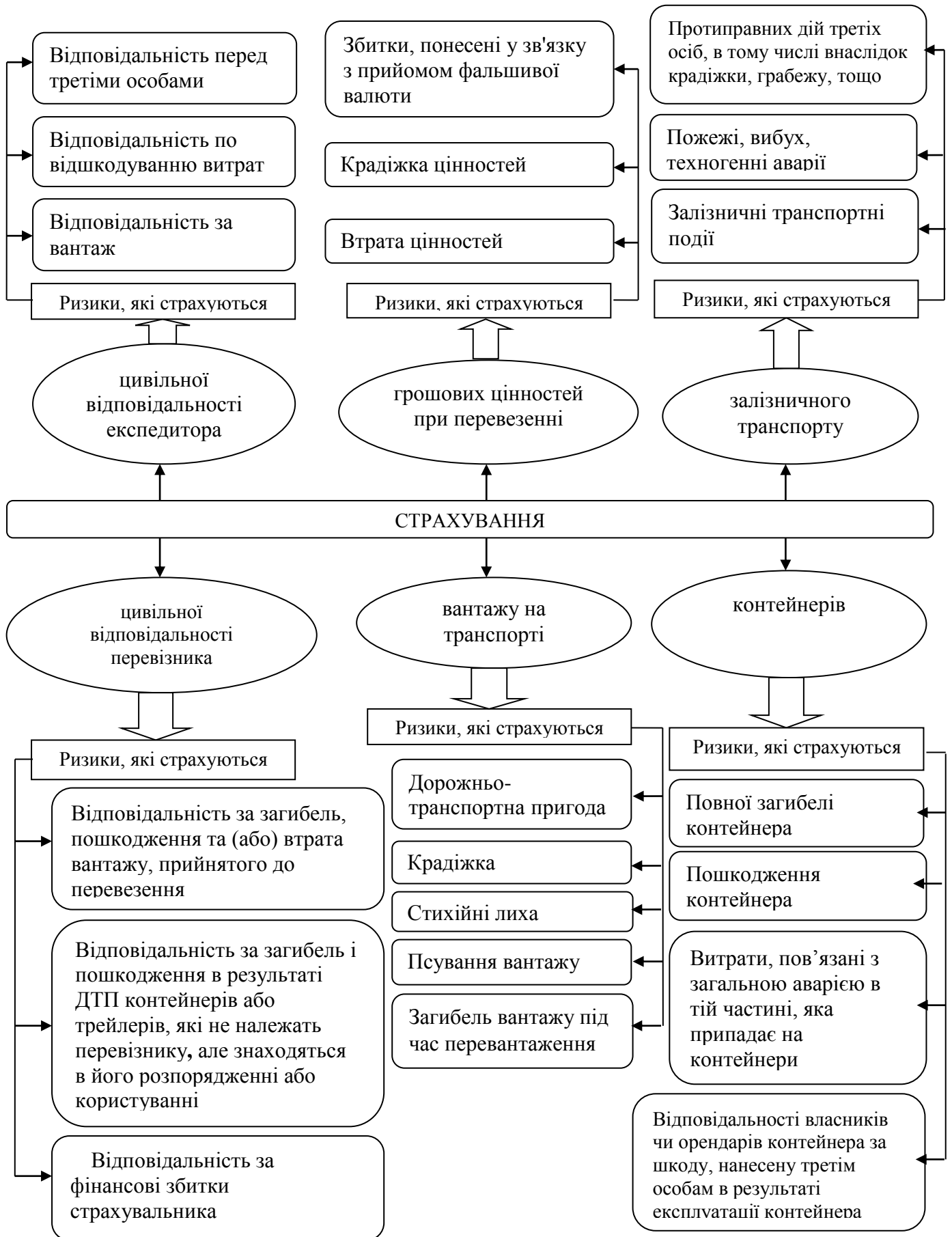
1. Ярошенко Л. Л. Міжнародний досвід розбудови транспортно-логістичних центрів як спосіб розвитку транспортно-логістичної інфраструктури / Л. Л. Ярошенко. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://bses.in.ua/journals/2016/8-2016/44.pdf>
2. Інтернет-журнал «Форіншурер» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://forinsurer.com/news/17/12/04/35681>
3. Гришко В.В. Системний аналіз ризиків у логістичній діяльності промислового підприємства/ В. В. Гришко, М. В. Гунченко// [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.vestnik-econom.mgu.od.ua/journal/2016/17-2016/13.pdf>
4. Логістика та управління ланцюгами поставок [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://stud.com.ua/41429/logistika/logistichni_riziki_lantsyugah_postavok_klasifikatsiya_metodi_otsinki_upravlinnya.
5. Печерський Л.К. Управління ризиками в логістичній системі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://er.knutd.edu.ua/bitstream/123456789/2536/3/2016042829_TEZY_V3_P174.pdf
6. Л. М. Клапків Особливості страхування в логістиці / Клапків Л. М. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://dspace.puet.edu.ua/bitstream/123456789/3122/1/EPI-2015_ostatochne_01.pdf
7. Н. Ю. Кирлик Європейський досвід розвитку транспортно-логістичних центрів/ Кирлик Н. Ю. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.vestnik-econom.mgu.od.ua/journal/2016/22-2016/24.pdf>
8. QBE European Operations [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://qbeeurope.com/sectors/transport-logistics/>
9. TT Club – established expertise [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ttclub.com/>
10. Страхіві оцінювачі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://stud.com.ua/19896/strahova_sprava/strahovi_otsinyuvachi
11. Страхівий ринок України: Стан та перспективи розвитку: [монографія] / [С.О. Булгакова, А.В. Василенко, Л.І. Василенко та ін.]; під ред. Мазаракі А.А. – К., 2007. – 460 с.
12. DEKRA on the safeside [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.dekra.ua/ru/>
13. Страхівіа компанія «АСКА» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aska.com.ua/ukr/news/399/>
14. Логістична компанія «Корсель» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://corcel.com.ua/ua/our-services/strahovanie-gruzov/>
15. Delivery group [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.delivery-auto.com/uk-ua/GroupCompany>
16. The Future of General Insurance Report 2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://new.marketforce.eu.com/insurance-innovators/general-insurance-report-2017/>



Рівень стурбованості ризиками представників різних галузей

Побудовано автором на основі джерела [2]

Додаток Б



Додаток В

Фото складських приміщень (витяг із сюрвейєрського звіту)



Додаток Г

Правила добровільного страхування вантажів та багажу (Витяг)

ПРЕДМЕТ ДОГОВОРУ СТРАХУВАННЯ	СТРАХОВІ РИЗИКИ	СТРАХОВА СУМА ВАНТАЖУ І ПОРЯДОК ЇЇ ВИЗНАЧЕННЯ	ФРАНШИЗА	СТРАХОВА ПРЕМІЯ
<p>Майнові інтереси, пов'язані з володінням, користуванням і розпорядженням вантажами, що перевозяться, а також майнові інтереси, пов'язані з втратою або пошкодженням вантажу.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • З відповідальністю за всі ризики; • З відповідальністю за часткову аварію; • Без відповідальності за пошкодження, крім випадків катастрофи. 	<p>1) Вантаж вважається застрахованим в сумі, заявленій Страхувальником, але не більше вартості вантажу, підтвердженої документально</p> <p>2) Страховою сумою для вантажів, що перевозяться в рамках торговельних контрактів, може бути заявлена сума контракту.</p> <p>3) Страхувальник може оголосити страховою сумою суму, меншу вартості вантажу, підтвердженої документально. У цьому випадку страхування проводиться в частці.</p> <p>4) Страхова сума може перевищувати вартість вантажу, підтверджену документально на величину не врахованих в ціні торговельного контракту митних видатків, плати за перевезення вантажу, витрат на страхування, якщо ці видатки і витрати сплачені авансом і підтверджені документально.</p>	<p>У Договорі страхування залежно від виду вантажу, умов перевезення і обсягу відповідальності Страховика може бути обумовлена умовна чи безумовна франшиза. Безумовна і умовна франшизи можуть застосовуватися у вигляді проценту від страхової суми:</p> <ul style="list-style-type: none"> а) всього вантажу; б) окремих місць вантажу; в) окремого відправлення вантажу, чи в грошовому виразі. 	<p>Страхова премія встановлюється представником Страховика на підставі відповідей Страхувальника на питання Заяви - анкети, тарифів Страховика, обсягу наданого Страховиком страхового захисту і оголошується Страхувальнику після розгляду Страховиком одержаної від Страхувальника Заяви - анкети.</p>

Складено автором на підставі

Правил добровільного страхування вантажів та багажу (вантажобагажу) страхової компанії Інго Україна

Додаток Д

Страхові тарифи (в % від страхової суми)

№ п/п	Умови страхування	Базовий страховий тариф
1	«З відповідальністю за всі ризики»	1,6
2	«З відповідальністю за окремі ризики»	
2.1	Дія вогню, блискавки, бурі, вихору або інших стихійних лих	0,15
2.2	катастрофа або зіткнення суден, літаків, наземних перевізних засобів між собою, чи зі всяким непорушним предметом, чи з предметом, що рухається, включаючи лід	0,35
2.3	посадка судна на міліну, викидання на берег, затоплення або перекидання судна, ліхтера або баржі	0,15
2.4	Вивантаження вантажу в порту лиха, якщо воно було викликане ризиками, проти яких здійснювалося страхування	0,10
2.5	Перекидання або схід з колії земного перевізного засобу	0,15
2.6	провал мостів, руйнування будівель складу	0,08
2.7	пожежа на судні, літаку чи наземному перевізному засобі, а також заходів прийнятих для врятування вантажу чи тушіння пожежі	0,10
2.8	пропажа судна, літаку чи наземного перевізного засобу безвісті	0,10
2.9	Нещасні випадки при заправці перевізним засобом палива	0,10
2.10	падежу тварин і птахів, викликаного катастрофою перевізного засобу	0,10
2.11	поломка і бій предметів, особливо підвладних поломці і бою, викликаних катастрофою перевізного засобу	0,30
2.12	Нещасних випадків при навантаженні на перевізний засіб	0,12
2.13	Нещасних випадків при вивантаженні із перевізного засобу	0,12
2.14	Проникання морської, річкової чи озерної води в судно, ліхтер, баржу, трюм, інший перевізний засіб, контейнер чи місцесхову	0,15
2.15	Падіння пілотованих літальних апаратів, їх частин чи вантажів	0,07
3	«Без відповідальності за пошкодження, крім випадків катастрофи»	
3.1	Дія вогню, блискавки, бурі, вихору або інших стихійних лих	0,11
3.2	катастрофа або зіткнення суден, літаків, наземних перевізних засобів між собою, чи зі всяким непорушним предметом, чи з предметом, що рухається, включаючи лід	0,26
3.3	посадка судна на міліну, викидання на берег, затоплення або перекидання судна, ліхтера або баржі	0,11
3.4	Вивантаження вантажу в порту лиха, якщо воно було викликане ризиками, проти яких здійснювалося страхування	0,08
3.5	Перекидання або схід з колії наземного перевізного засобу	0,11
3.6	провал мостів, руйнування будівель складу	0,06
3.7	пожежа на судні, літаку чи наземному перевізному засобі, а також заходів прийнятих для врятування вантажу чи тушіння пожежі	0,08
3.8	пропажа судна, літаку чи наземного перевізного засобу безвісті	0,08
3.9	Нещасних випадків при навантаженні на перевізний засіб	0,09
3.10	Нещасних випадків при вивантаженні із перевізного засобу	0,09
3.11	Падіння пілотованих літальних апаратів, їх частин чи вантажів	0,05

Складено автором на підставі

Правил добровільного страхування вантажів та багажу (вантажобагажу) СК Інго України

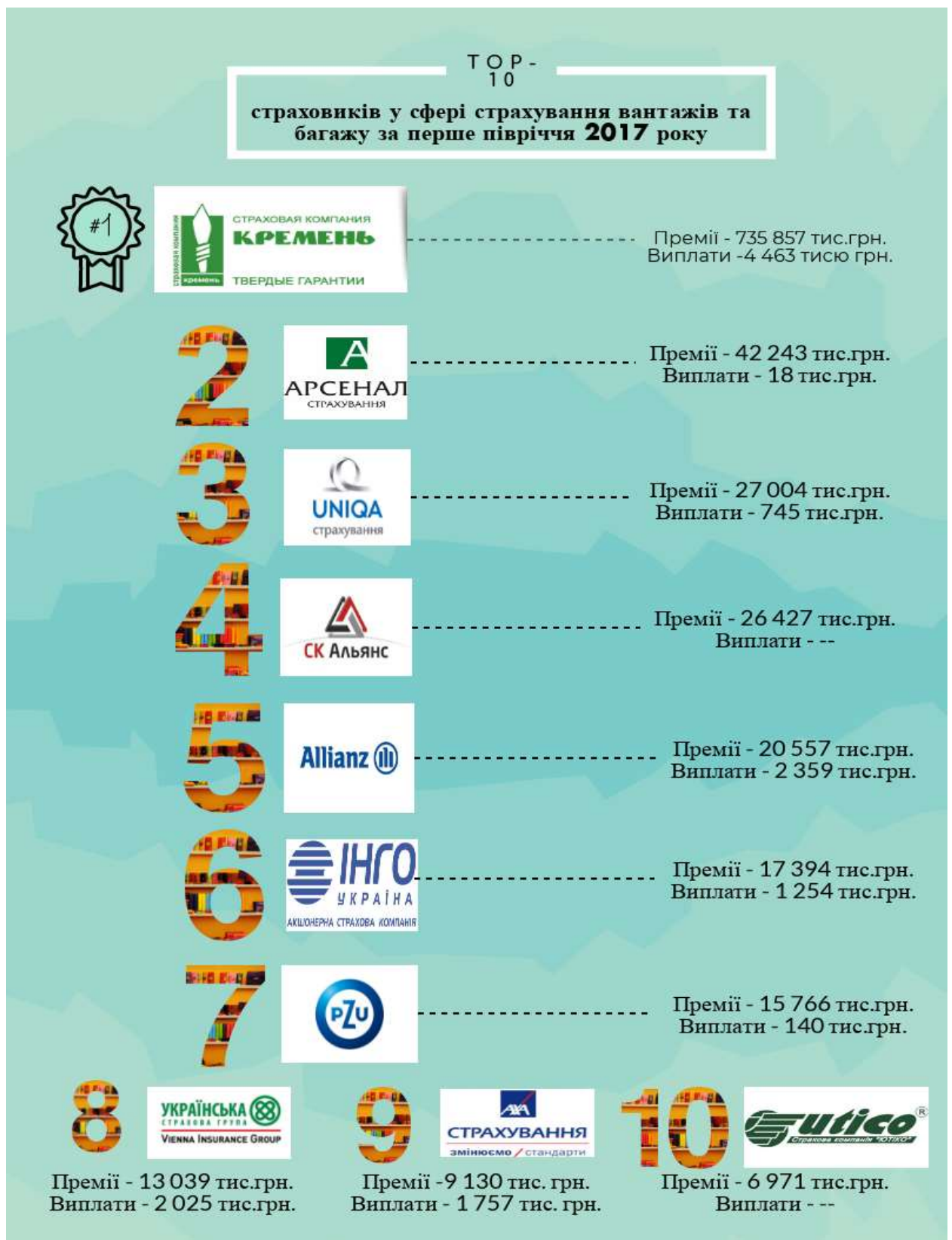


Рис. Топ-10 страховиків у сфері страхування вантажів та багажу за перше півріччя 2017 року

Побудоване автором на основі джерела [2]

Додаток Ж

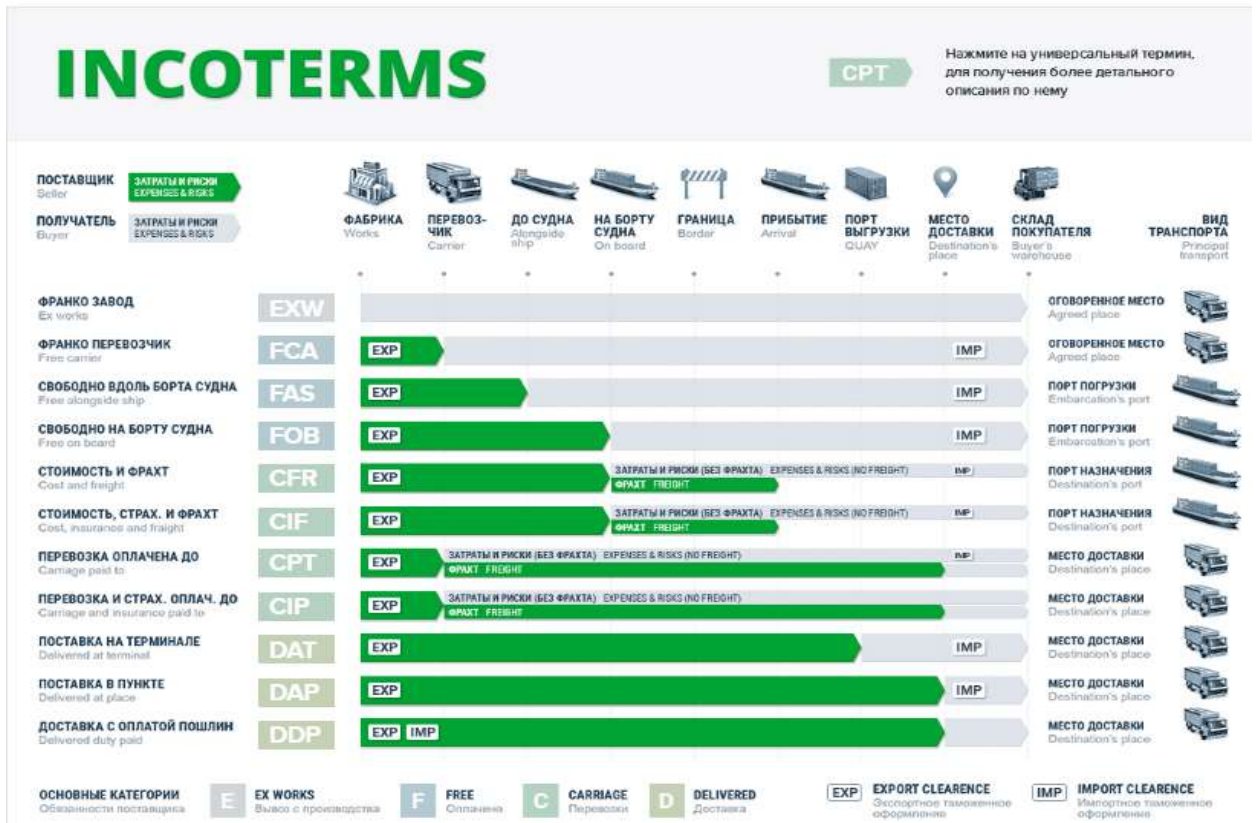
ДОДАТОК ДО ПРАВИЛ ДОБРОВОЛЬНОГО СТРАХУВАННЯ ВАНТАЖІВ (Витяг)

Визначення поправочних коефіцієнтів до тарифної ставки А:

Умови страхування		Коефіцієнт К₁
З відповідальністю за всі ризики		1.0
З відповідальністю за пошкодження		0.85
Без відповідальності за пошкодження, крім випадків катастроф		0.6
Спосіб перевезення		Коефіцієнт К₂
Контейнер на залізниці, водному транспорті, авіатранспорті		1.0
Контейнер на автомобілі		1.05
Критий вагон		1.15
Металевий фургон		1.0
Цистерна		1.0
Ізотермічний, рефрижираторний фургон		1.3
ізотермічний, рефрижираторний фургон з непрацюючим обладнанням		1.0
Брезентовий фургон		1.25
Відкрита платформа, напіввагон		1.5
Спеціальний рухомий склад		1.0
Вид упаковки		Коефіцієнт К₃
Пластикова і поліетиленова тара		1.0
Металеві бочки, бідони, каністри		1.0
Дерев'яна тара		1.0
Картонна упаковка		1.05
Фарфорова, глиняна, скляна та бляшана тара		1.1
Без упаковки (крім сипких і наливних)		1.4
Ступінь забезпечення охороною		Коефіцієнт К₄
Без охорони		1.0
Наявність незброєної охорони		0.9
Наявність озброєної охорони		0.8
Рівень безпечності території		Коефіцієнт К₅
Території з мирними умовами життя		1.0
Території, де існує ризик бойових дій, страйків і таке інше		1.2 - 2.5
Відстань перевезень		Коефіцієнт К₆
до 500 км		1.00
до 1000 км		1.15
до 1500 км		1.25
до 2000 км		1.35
до 3000 км		1.50
до 5000 км		1.60
до 7000 км		1.70
до 10000 км		1.90
більше 10000 км		2.00

При перевезенні вантажів морем залежно від віку судна страховий тариф збільшується на:

Вік судна	Самохідні судна	Несамохідні судна
0-15 років	0.0 %	0.0 %
15-20 років	0.125 %	0.187 %
20-25 років	0.250 %	0.375 %
більше 25 років	0.375 % і більше	0.562 % і більше



**Инкотермс* – документ, який має статус міжнародного нормативного акту, виданий у формі словника, що містить перелік термінів, що широко використовуються при укладанні договорів зовнішніх поставок, і вичерпних визначень до них.

Витяг із Інкотермс 2010

...

Всі терміни, що входять до складу Інкотермс, позначені у вигляді трибуквенної аббревіатури, перша буква в якій вказує на момент і місце переходу зобов'язань від постачальника до одержувача.

...

Діючі умови Інкотермс 2010 містять 11 термінів, з яких 7 застосовні до вантажоперевезень, здійснюваним будь-яким видом транспорту, і 4 – виключно до способів поставки товару за допомогою водних перевезень (морський транспорт і транспорт територіальних вод).

Універсальні терміни:

CPT (Англ. Carriagepaidto .., перевезення оплачено до ..). Оплата основної частини перевезення, тобто до точки прибуття, лежить на продавцеві, який, відповідно до договору, здійснює доставку товару перевізнику (**витрати на страхові і митні збори**, внески за імпортом і розмитнення товару на покупці).

CIP (Англ. Carriage and insurance paid to .., перевезення і **страховка оплачена до ..**). Режим доставки, практично аналогічний категорії CPT, різниця полягає в **покладанні обов'язки по сплаті страховки на продавця**.

DAT (Англ. Deliveredatterminal, доставка до терміналу). Розподіл витрат між продавцем і покупцем: перший оплачує поставку до терміналу прибуття і експортні платежі і **страхові збори**, другий – митне очищення і решту транспортування до місця призначення.

...

Терміни, що застосовуються до вантажоперевезень, здійснюваним морським або іншим водним транспортом:

CFR (Англ. Costandfreight, вартість і фрахт). Перевезення вантажу до порту, зазначеного в договорі. Всі витрати з доставки, **оплати страховки**, розвантаження і перевалочних робіт при цьому покупець несе самостійно.

CIF (Англ. Cost, insuranceandfreight, вартість, страхування і фрахт). Режим поставки аналогічний категорії CFR, проте **оплата страхових внесків покладається на продавця**.

АНКЕТА «СТРАХУВАННЯ У ЛОГІСТИЦІ»

Мета опитування – дослідження думки представників логістичних комплексів щодо сучасного стану та перспектив страхування логістичних ризиків.

Правила заповнення анкети:

1. Учасник опитування після обрання того чи іншого варіанту відповіді на питання робить позначку (+ або V) напроти нього у колонці «Відмітка варіанту відповіді»

2. Якщо Ви маєте власну відповідь на питання, сформулюйте її письмово у графі «Інша відповідь». При цьому напроти такої графі також робиться позначка.

3. Можливо кілька відповідей на одне питання.

Шифри питань та варіантів відповідей	Відмітка варіанту відповіді	Варіант відповіді
1. Як Ваша компанія ставиться до логістичних ризиків?		
1.1		Власні менеджери оцінюють ризики
1.2		Використовуються формалізовані процедури оцінки ризику
1.3		Звертаємося до сторонніх експертів
1.4		Ризики взагалі не оцінюються
1.5		Інша відповідь:
2. Чи забезпечена Ваша компанія необхідною системою страхової безпеки?		
2.1		Встановлена система відеоспостереження
2.2		Встановлені персональні відеореєстратори
2.3		Встановлена система охоронної сигналізації
2.4		Встановлені системи охорони периметру
2.5		Встановлена система доступу та обліку робочого часу
2.6		Встановлена система пожежної сигналізації і автоматичного пожежогасіння
2.7		Наявність автоматики, шлагбаумів і блокіраторів
2.8		Не бачу в цьому необхідності
2.9		Інша відповідь:

Продовження Додатку Л

3. Ви вважаєте, що страхування є один з найефективніших напрямів захисту логістичної діяльності на сьогодні?		
3.1		Так, оскільки страхування логістичної діяльності - це процес забезпечення їх фінансової безпеки
3.2		Так, дивлячись на досвід іноземних країн
3.3		Ні, є більш доцільні та ефективніші напрями, зокрема напрямки діяльності
3.4		Інша відповідь:
4. Ви вважаєте, що логістична діяльність піддається великій кількості ризиків, внаслідок чого страхування цієї сфери діяльності в Україні є доцільним і необхідним?		
4.1		Так, безперечно
4.2		Лише деякі види страхування є доцільними і необхідними
4.3		Страхування не є необхідною частиною діяльності нашої компанії
4.4		Я взагалі не проводжу страхування для своєї компанії, крім страхування цивільно-правової відповідальності
4.5		Інша відповідь:
5. Який вид страхування Ви здійснювали чи здійснюєте?		
5.1		Страхування відповідальності перевізника в межах держави
5.2		Страхування відповідальності перевізника в міжнародному русі
5.3		Страхування відповідальності експедитора і транспортного оператора
5.4		Страхування вантажу на транспорті
5.5		Страхування вантажу в міжнародному русі (CARGO ICC)
5.6		Страхування грошових цінностей при перевезенні
5.7		Страхування відповідальності експедитора
5.8		Страхування контейнерів
5.9		Страхування транспортного засобу без вантажів
5.10		Страхування каско на залізничному транспорті
5.11		Страхування каско повітряних суден
5.12		Страхування вантажів морського та річкового транспорту
5.13		Страхування відповідальності за перевезення небезпечних вантажів
5.14		Інша відповідь:

Продовження Додатку Л


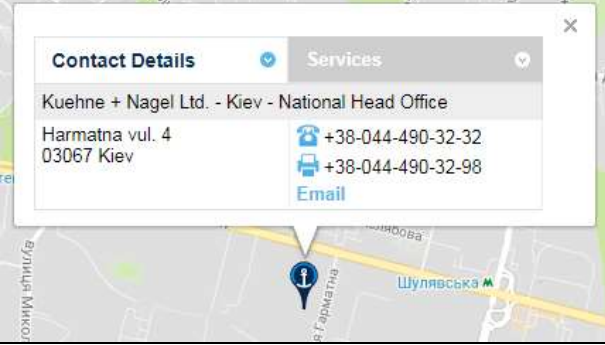


6. Послугами якої СК Ви користуєтеся?		
6.1		Оранта
6.2		ТАС
6.3		Провідна
6.4		КНЯЖА
6.5		ПЗУ Україна
6.6		Уніка
6.7		АХА страхування
6.8		VUSO
6.9		Арсенал Страхування
6.10		ІНГО Страхування
6.11		Універсальна
6.12		Альфа Страхування
6.13		АСКА
6.14		Інша відповідь:
7. Чи ставалися у Вас страхові випадки?		
7.1		Так (перейти до питань 8 і 9)
7.2		Ні (перейти до питання 10)
8. Чи здійснила страхова компанія страхове відшкодування по випадках, що виникали у Вас?		
8.1		Так
8.2		Ні
8.3		Інша відповідь:
9. Які суми страхового відшкодування Ви отримували від страхової компанії? \ за якими видами страхування		
9.1		До 10 000 грн\.....
9.2		До 50 000 грн\.....
9.3		До 100 000 грн\.....
9.4		До 500 000 грн\.....
9.5		До 1 000 000 грн\.....
9.6		Від 1 000 000 грн\.....
9.7		Інша відповідь:

Продовження Додатку Л

10. Чи вважаєте Ви доцільним проводити комплексне страхування логістичної діяльності?		
10.1		Так
10.2		Ні
10.3		Інша відповідь:
11. Чи проводилась попередня експертиза об'єкту, який брався на страхування ?		
11.1		Так, експерт СК здійснив експертизу об'єкта
11.2		Ні, СК не забезпечувала експертизу
11.3		Так, але експерт був найнятий за рахунок коштів нашої компанії
11.4		Інша відповідь:
12. Чи проводилась експертиза після настання страхового випадку ?		
12.1		Так, після повідомлення страховику про настання страхового випадку експерт страхової компанії здійснив експертизу і склав звіт
12.2		Ні, СК не забезпечила проведення експертизи після настання страхового випадку
12.3		Так, але експертиза здійснювалася найнятим нами незалежним експертом за кошти нашої компанії
12.4		Інша відповідь:
13. Як Ви оцінюєте якість послуг, які надають Вам вітчизняні страхові компанії та експерти (у разі їх залучення)?		
13.1		Високий рівень обслуговування: швидке і зручне оформлення документів, комунікативний персонал; чітке реагування на страхові випадки; своєчасне відшкодування у терміни встановленні договором страхування
13.2		Середній рівень обслуговування: персонал занижує величину збитків; іноді тривалий час обслуговування
13.3		Низький рівень обслуговування
13.4		Інша відповідь та Ваш коментар:

Дякуємо Вам за відповіді

Список логістичних компаній, які опитуватися

НАЗВА	Адреса
 BULLET LOGISTIK	Київська обл., м. Бровари, бул. Незалежності, буд 53, офіс 614
ТОВ "Юніс"	Центральний офіс: Дніпро, вул.Січевська Набережна 15 А, офіс 510
KUEHNE+NAGEL	
	м. Київ, Святошинський район, вул. Жмеринська, буд. 30
ТОВ "ТРАНСІНККОМ"	Дніпропетровська обл., м. Дніпро, Амур- Нижньодніпровський район, вул. Решитилівська, буд. 8
	м. Київ, Київська обл., вул. Н. Грінченко 4- Б, офіс 3-А
ТОВ "АТП ВОРОНА"	Київська обл., м. Бровари, вул. Броварської сотні, буд.13

