

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

**Циклова комісія економіки та управління**

**ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ**

**з навчальної дисципліни «Ризик менеджмент»  
обов'язкових компонент  
освітньої програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти  
073 Менеджмент (Логістика)**

**За темою № 4 – Страхування ризиків.**

**м. Харків 2022**

**ЗАТВЕРДЖЕНО**

Науково-методичною радою  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ  
Протокол від 30.08.2022 № 8

**СХВАЛЕНО**

Методичною радою  
Кременчуцького льотного  
коледжу  
Протокол від 22.08.2022 № 1

**ПОГОДЖЕНО**

Секцією науково-методичної ради  
ХНУВС з гуманітарних та соціально-  
економічних дисциплін  
Протокол від 29.08.2022 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії економіки та управління,  
протокол від 15.08.2022 № 1

**Розробники:** викладач циклової комісії економіки та управління, к.е.н.,  
спеціаліст вищої категорії, викладач – методист, Пушкар О.І.

**Рецензенти:**

1. Професор кафедри логістики НАУ, доктор економічних наук, професор, експерт Українського логістичного альянсу (УЛА) Смерічевська С.В.
2. Викладач циклової комісії економіки та управління КЛК ХНУВС, к.е.н., старший викладач Цимбалістова О.А.

### **План лекції**

- 4.1. Основні поняття, види та методи страхування.
- 4.2. Характеристика страхового ринку.
- 4.3. Основні види страхування.
- 4.4. Страхування в логістичних системах.

### **Література:**

#### **Основна:**

- 1.1. Старостіна А.О., Кравченко В.А. Ризик-менеджмент: теорія та практика: Навч. посіб.– К.: ІВЦ «Видавництво «Політехніка», 2004. – 200 с.
- 1.2. Мамчин М.М., Мних О.Б., Паробецька І.М. Управління ризиками в логістиці: конспект лекцій. – Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2009. – 153 с.
- 1.3. Логістика невиробничої сфери: Управління ризиками в логістиці : навчальний посібник / Л. О. Мажник, В. О. Письмак. – Харків : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2016. – 164 с.
- 1.4. Донець Л. І., Шепеленко О. В., Баранцева С. М., Сергєєва О. В., Веремейчик О. Ф. Обґрунтування господарських рішень та оцінювання ризиків. Навчальний посібник / За заг. ред. Донець Л. І. – К.: Центр учбової літератури, 2012. – 472 с.

#### **Допоміжна література:**

- 2.1. Фисун В. І., Ярова Г. М. Страхування. Навч. посіб. – К.: Центр учбової літератури, 2011. – 232 с.
- 2.2. Кучеренко В.Р., Карпов В.А., Карпов А.В. Економічний ризик та методи його вимірювання: Навчальний посібник. – Одеса, 2011. – 199 с.

#### **Інформаційні ресурси в Інтернеті**

- 3.1. Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/main/a#Find>
- 3.2. Міжнародний Інститут Дослідження Ризиків [ Електронний ресурс ]. – Режим доступу: <http://www.miir.ru/>.
- 3.3. Quantum – Finance in Perspective. Сайт , присвячений кількісним методам ризик – менеджменту [ Електронний ресурс ]. – Режим доступу : <http://www.quantummagazine.com/>.
- 3.4. Офіційний сайт Державна служба статистики України [Електронний ресурс] / Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
- 3.5. Компаньон online [Электронный ресурс] / Режим доступа: <http://www.companion.ua/>

## Текст лекції

### 4.1. Основні поняття, види та методи страхування.

**Страхування** – передача ризику страховій компанії за певну плату. Страхування передбачає зобов'язання страхувальника щодо страхових виплат у розмірі повної або часткової компенсації втрат прибутків суб'єкта господарювання, на користь якого укладена угода, у випадку виникнення за такими напрямками, як: зупинка виробництва чи скорочення його обсягів, банкрутство, невиконання договірних зобов'язань контрагентом, судові витрати. У страхування є й обмеження: ціна страхування може не влаштовувати клієнта страхової компанії; застрахувати можна далеко не всі ризики

Ризики, придатні для страхування, мають відповідати таким характеристикам:

- ✓ ризик носить випадковий характер, він суб'єктивний, чистий, а не спекулятивний;
- ✓ поява страхового випадку – невідома, не пов'язана з діями страхувальника чи іншої зацікавленої особи;
- ✓ наслідки ризику – об'єктивно виміряні та мають грошове вираження; страхова подія не носить катастрофічного характеру, страховий захист не суперечить суспільним інтересам.

Але ці критерії можуть змінюватися відповідно до потреб споживача страхових послуг. За кордоном, залежно від специфіки діяльності підприємства, страхують ризик не тільки прямої, але й непрямої шкоди, а саме: ризик помилки працівника підприємства, ризик шахрайства, ризик збитків від хвороби чи смерті керівника, провідного спеціаліста фірми, ризик розголосу комерційної таємниці. В Україні страхування подібних ризиків поки що не розвинене. Суб'єкт господарювання повинен добре орієнтуватися на страховому ринку, вибираючи найбільш відповідні для конкретної угоди умови страхування, про які домовляються в договорі страхування

Під час страхування підприємство сплачує на початку фінансового періоду страхову премію та гарантує собі компенсацію збитків у майбутньому. Вартість підприємства наприкінці фінансового періоду у разі здійснення страхування виразимо такою формулою:

$$S1 = S - P + r(S - P), (4.1)$$

де  $S1$  – вартість підприємства в кінці фінансового періоду у випадку страхування;

$S$  – вартість підприємства на початку фінансового періоду;

$P$  – розмір страхової премії;

$r$  – середня рентабельність працюючих активів.

За самострахування підприємство цілком зберігає власний ризик і формує спеціальний резервний фонд – фонд ризику. Вплив на величину власних активів повністю збереженого ризику можна оцінити такою формулою:

$$SR = S - L + r(S - L - F) + i, (4.2)$$

де  $SR$  – вартість підприємства в кінці фінансового періоду за цілком збереженого ризику;

$L$  – очікувані втрати від розглянутих ризиків (прямі збитки);

$F$  – величина резервного фонду ризику;

$i$  – середня рентабельність активів фонду ризику

Порівняння значень  $S1$  і  $SR$  дає підстави стверджувати про порівняльну економічну ефективність страхування та самострахування. Для більшої точності розрахунків необхідно враховувати дисконтування грошових потоків, тобто приведення їхньої вартості до даного моменту на підставі обраної процентної ставки, внаслідок розподілу збитків у часі, затримок у виплаті страхового відшкодування, пов'язаних з оформленням і висуненням претензій, і наявності інфляції.

Отже визначимо умову ефективності страхування на підприємстві для захисту від ризиків. Оскільки вартість підприємства в кінці фінансового періоду в разі страхування має бути вищою, цю умову можна записати так:

$$S1 > SR, (4.3)$$

Підставляючи в нерівність (4.3) вирази (4.1) і (4.2) та зробивши деякі перетворення, отримаємо вираз:

$$P L F + - < + \text{середн } 1, (4.4)$$

де  $P$  – страхова премія

$L_{\text{середн}}$  – приведені середні очікувані збитки;

$F$  – розмір фонду ризику у випадку здійснення самострахування;

$r$  – середня прибутковість на працюючі активи;

$i$  – середня прибутковість на активи фонду ризику.

З нерівності (4.4) можна визначити максимально припустимий розмір страхової премії, якщо зробити певні припущення про величини, що включаються в нього. Для коректності розрахунку у формулі (4.4) необхідно використовувати значення прогнозованих збитків  $L_{\text{середн}}$ , приведені до початку фінансового періоду. Реальні збитки розподілені по періоду спостереження, і ті з них, які відбулися раніше за часом, сильніше впливають на зміну вартості підприємства. У цьому випадку для коригування величини  $L_{\text{середн}}$  можна знову ж застосувати стандартні процедури дисконтування фінансових потоків

Розмір фонду ризику визначається відповідно до суб'єктивного сприйняття ризику ОПР. Для оцінювання цього чинника в моделі послуговуються вже згадуваним раніше поняттям максимально прийнятного рівня збитку  $L_{\text{середн}}$ . Логічно було б встановити розмір фонду ризику рівним величині максимально прийнятного збитку:

$F = L_{\text{max}}, (4.5)$  Остаточний варіант умови економічної ефективності використання страхування для покриття ризиків підприємства виражається такою формулою:

$$r i L L + - < 1 \text{ середн } \text{max}, (4.6)$$

Нерівність (4.6) визначає максимально прийнятний для страхувальника розмір страхової премії, виходячи з внутрішніх властивостей страхованих ризиків, що описуються в моделі параметрами  $L_{\text{середн}}$  і  $L_{\text{max}}$ . Ці параметри

можуть бути визначені на основі статистичних даних. У разі їх відсутності як наближені значення  $L_{\text{середн}}$  і  $L_{\text{мах}}$  можна використовувати доступні дані щодо інших підприємств аналогічного профілю або взяти значення максимального та середньорічного збитку від розглянутих ризиків за досить тривалий період часу (у приведених до рівня розрахункового року сумах), скоригованих на коефіцієнт, визначений експертним шляхом.

Таким чином, чим більший розмір фонду ризику, що формується підприємством, тим менш ефективним є самострахування. Ефективність самострахування падає зі збільшенням прибутковості підприємства та зростає зі збільшенням прибутковості ліквідних високо надійних інвестицій. Це положення має очевидний економічний зміст: зі збільшенням прибутковості своєї діяльності підприємству вигідніше вкладати кошти у виробництво, ніж використовувати їх на створення фонду ризику. З іншого боку, зростання прибутковості цінних паперів підвищує привабливість вкладення в них тимчасово вільних коштів з фонду ризику.

#### **4.2 Характеристика страхового ринку**

**Страховий ринок** – це особливі соціально-економічне середовище і сфера економічних відношень, де об'єктом купівлі-продажу (товаром) є страхова послуга, формуються попит і пропозиція на неї. Основна мета страхового ринку – забезпечення безперервності процесу суспільного відтворення через продаж специфічної фінансової послуги (страхової гарантії), що здійснює матеріальну компенсацію шкоди (збитку), яка заподіяна майновим інтересам страхувальників у результаті настання подій, що називаються страховими випадками. Страховий ринок можна розглядати і як особливу систему організації грошових відносин із формування і розподілу страхового фонду, щоб забезпечити страховий захист суспільства за допомогою створення структури страхових організацій, які беруть участь у продажу.

Страховий ринок може бути охарактеризований за територіальним і галузевим (видовим) принципом.

##### **У територіальному аспекті можна виділити:**

- внутрішній місцевий) страховий ринок;
- національний (зовнішній) страховий ринок;
- міжнародний світовий) страховий ринок.

**Внутрішній страховий** ринок – місцевий ринок, де є безпосередній попит на страхові послуги з боку клієнтів, що може бути задоволений конкретними страховиками.

**Національний (зовнішній) страховий ринок** – той ринок, який перебуває у межах певної держави, охоплює декілька внутрішніх ринків і до структури якого належать багато страхових компаній, котрі діють як у межах держави, так і за кордоном.

**Міжнародний (світовий) страховий ринок** – це пропозиція і попит на страхові послуги у масштабах світового співтовариства.

### За галузевою (видовою) ознакою виділяють ринки:

- особистого страхування;
- майнового страхування;
- страхування відповідальності;
- страхування економічних ризиків;
- перестраховування.

Кожний із видових ринків можна поділити на відособлені сегменти: ринок страхування від нещасних випадків, вантажів і т.д.

Ринкова економіка ґрунтується на свободі вибору продавця і покупця. Вільна гра попиту і пропозиції в умовах ринкової економіки стимулює появу таких страхових послуг, що об'єктивно потрібні страхувальнику. Свобода ціноутворення, виражена у тарифних ставках на страхові послуги, створює умови для конкуренції між страховиками.

Страховий ринок представляє всю сукупність економічних відносин, що виникають при купівлі-продажу страхового продукту, і реалізує прямі відношення між страховиком і страхувальником за допомогою наповнення. При цьому об'єктивна наявність конкуренції, економічною основою якої є розходження в обсязі витрат різних страховиків на реалізацію однакової страхової послуги (її собівартості). Особливістю ціноутворення у страхуванні є той факт, що ціна страхової послуги складається з таких компонентів:

- коштів, що використовуються для формування страхового фонду для відшкодування збитків страхувальників після настання страхових випадків;
- коштів, що потрібні для реалізації страхової послуги;
- коштів, що формують прибуток страховика.

Головними суб'єктами страхового ринку є страховики, страхувальники та страхові посередники. Кожний з них виконує свою функцію, має свою специфіку та механізм реалізації економічних інтересів.

Страховиками є фінансові установи, створені у формі акціонерних, повних, командитних товариств або товариств з додатковою відповідальністю згідно з Законом України "Про господарські товариства" з урахуванням особливостей, передбачених Законом України "Про страхування", а також ті, що одержали у встановленому порядку ліцензію на ведення страхової діяльності. Учасників страховика повинно бути не менше трьох.

Особливу роль на страховому ринку виконують **страхові посередники**, які є з'єднальною ланкою між страховиками та страхувальниками. Згідно з вітчизняним законодавством, страховими посередниками можуть бути страхові (перестрахові) брокери та страхові агенти. Посередницька діяльність у страхуванні та перестраховуванні здійснюється як виключний вид діяльності і може включати консультування, експертно-інформаційні послуги, роботу, пов'язану з підготовкою, укладанням і виконанням договорів страхування чи перестраховування.

**Страхові брокери** - це юридичні особи або громадяни, які офіційно зареєстровані в установленому порядку як суб'єкти підприємницької діяльності та здійснюють за винагороду посередницьку діяльність у

страхуванні від свого імені на підставі брокерської угоди з особою, яка має потребу у страхуванні. Страхові брокери-громадяни, які зареєстровані як суб'єкти підприємницької діяльності, не мають права отримувати та перераховувати страхові платежі, страхові виплати страхового відшкодування.

**Перестрахові брокери** - юридичні особи, які здійснюють за винагороду посередницьку діяльність у перестраховуванні від свого Імені на підставі брокерської угоди зі страховиком, котрий має потребу у перестраховуванні.

Дозволяться здійснення діяльності страхового та перестрахового брокера однією юридичною особою за умови виконання нею вимог щодо здійснення діяльності страхового та перестрахового брокера.

**Страхові агенти** - громадяни чи юридичні особи, які діють від імені та за дорученням страховика і виконують частину його страхової діяльності, а саме: укладають договори страхування, одержують страхові платежі, виконують роботи, пов'язані з проведенням страхових виплат і страхових відшкодувань. Страхові агенти є представниками страховика і діють у його інтересах за винагороду на підставі договору доручення зі страховиком.

**Страхові (перестрахові) брокери** – нерезиденти можуть надавати послуги тільки через постійні представництва в Україні, які повинні бути зареєстровані як платники податку та включені до державного реєстру страхових (перестрахових) брокерів.

#### **4.3. Основні види страхування**

Види страхування в залежності від об'єктів страхування (згідно з Законом України "Про страхування"):

- особисте - об'єктом є майнові інтереси, пов'язані з життям, здоров'ям, працездатністю або з додатковою пенсією;
- майнове - об'єктом є майнові інтереси, пов'язані з володінням, використанням і розпорядженням майном;
- відповідальності - об'єктом є майнові інтереси, пов'язані з необхідністю здійснити відшкодування завданого збитку третім особам.

#### **Галузі страхування:**

- загальнообов'язкове
- приватне страхування
- державне
- соціальне страхування

Риси правовідносин, що виникають при здійсненні обов'язкового державного соціального страхування як фінансовими правовідносинами:

- ці відносини завжди мають грошовий характер;
- одна із сторін правовідносин (страховик) наділений державою владними повноваженнями по відношенню до інших учасників відносин, тобто відсутня рівність сторін;



- відносини по здійсненню обов'язкового державного соціального страхування виникають, змінюються і призупиняються на основі закону, а не волевиявлення сторін.

Види загальнообов'язкового державного соціального страхування в Україні в залежності від страхового випадку:

- пенсійне страхування;
- - страхування у зв'язку з тимчасовою втратою працездатності і витратами, зумовленими народженням і похованням;
- - медичне страхування;
- - страхування від нещасного випадку на виробництві і професійного захворювання, які тягнуть за собою втрату працездатності;
- - страхування на випадок безробіття.

**Принципи** загальнообов'язкового державного соціального страхування громадян України:

- законодавче визначення умов і порядку здійснення загальнообов'язкового державного страхування;
- обов'язкове страхування осіб, які працюють на умовах трудового договору й інших умовах, передбачених законодавством про працю, і осіб, які забезпечують себе роботою самостійно, громадян-суб'єктів підприємницької діяльності;
- надання права отримання виплат по загальнообов'язковому державному соціальному страхуванню особам, зайнятим підприємницькою, творчою діяльністю;
- обов'язковість фінансування страховими фондами витрат, пов'язаних з наданням матеріального забезпечення і соціальних послуг в обсягах, передбачених законодавством за окремими видами загальнообов'язкового соціального страхування;
- солідарність і субсидування;
- державні гарантії реалізації застрахованими громадянами своїх прав;
- забезпечення рівня життя, не нижче прожиткового, встановленого законом, шляхом надання пенсій, інших видів соціальних виплат і допомоги, які є - цільове використання коштів загальнообов'язкового державного соціального страхування;
- паритетність представників усіх суб'єктів загальнообов'язкового державного соціального страхування в управлінні загальнообов'язковим державним соціальним страхуванням.

Правовідносини, які виникають при приватному страхуванні - це цивільно-правові відносини. Для цих відносин характерна рівність сторін, яка зберігається навіть при здійсненні обов'язкових видів страхування, передбачених Законом України "Про страхування".

**Страховики** - юридичні особи, створені в формі акціонерних, повних, командитних товариств або товариств з додатковою відповідальністю.

**Страхувальники** - юридичні особи та дієздатні фізичні особи, які уклали договір страхування, сплатили відповідні платежі і мають право у

випадку настання страхового випадку отримати відшкодування в межах страхової суми.

**Види страхування за формою проведення:**

- добровільне;
- обов'язкове.

**Добровільне страхування** - це страхування, яке здійснюється на основі угоди між страховиком і страхувальником. Загальні умови та порядок проведення добровільного страхування визначаються правилами страхування, які розробляються страховиком самостійно і підлягають обов'язковій реєстрації. Конкретні умови страхування визначаються при укладанні договору страхування.

**Види добровільного страхування:**

- страхування життя;
- страхування від нещасних випадків;
- медичне страхування (неперервне страхування здоров'я);
- страхування здоров'я на випадок хвороби;
- страхування залізничного, наземного, повітряного, водного транспорту;
- страхування вантажів і багажу;
- страхування від вогневих ризиків і ризиків стихійних явищ;
  - страхування майна;
  - страхування громадянської відповідальності власників наземного транспорту; відповідальності власників повітряного, водного транспорту;
  - страхування відповідальності перед третіми особами;
  - страхування інвестицій;
  - страхування фінансових ризиків;
  - страхування виданих гарантій (поручительств) і прийнятих гарантій;
- страхування медичних витрат.

**Обов'язкове страхування** - це страхування, яке здійснюється на основі законодавства, яким визначаються загальні умови і порядок проведення обов'язкового страхування. Порядок і правила проведення обов'язкового приватного страхування встановлюється Кабінетом Міністрів України. Обов'язковість страхування встановлюється державою, як правило, коли надання грошової допомоги стосується інтересів не тільки конкретної особи, яка постраждала, а й суспільних інтересів.

Особливим видом обов'язкового приватного страхування є державне обов'язкове особисте страхування певних видів державних службовців. Особливість даного виду страхування полягає в порядку проведення та в тому, що страхувальником є держава (страхові платежі сплачуються за рахунок Державного бюджету).

**Види державного обов'язкового особистого страхування:**

- військовослужбовців і військовозобов'язаних, викликаних на збори;
- осіб рядового, начальницького і вільнонайманого складу органів і

- підрозділів внутрішніх справ;
- медичних і фармацевтичних працівників на випадок інфікування вірусом імунодефіциту людини при виконанні ними службових обов'язків;
- працівників митних органів;
- працівників прокуратури;
- посадових осіб державної контрольно-ревізійної служби;
- посадових осіб податкових інспекцій;
- посадових осіб державних органів у справах захисту прав споживачів;
- посадових осіб інспекцій державного архітектурно-будівельного контролю;
- життя і здоров'я спеціалістів ветеринарної медицини;
- і здоров'я суддів.

#### **4.4. Страхування в логістичних системах**

Логістична система в будь-якій практичній реалізації – від процесу переміщення вантажів до процесу товароруку в ринковому просторі – включає багато різноманітних елементів, функціонування котрих знаходиться під впливом різноманітних факторів і пов'язаних з певним ризиком. Одним з принципів логістики є надійність як на мікро-, так і макрологістичному рівнях. Це означає, що ризик функціонування логістичної системи повинен бути зведений до мінімуму чи бути нейтралізований.

Для виявлення раціональних способів і методів страхування доцільно під логістичною системою розуміти процес руху матеріальних ресурсів, які здійснюються в сферах обігу і виробництва.

***Виходячи з цього, логістична система складається з двох підсистем:***

- комерційної, тобто процесу руху товарів і фінансових засобів в сфері обігу;
- виробничої, тобто процесу фізичного переміщення чи зміни предметів праці (безпосередньо у виробництві до виготовлення готового продукту) і роботи різного виду обладнання (транспортних засобів і т.д.).

***Комерційна підсистема включає наступні операції (елементи):*** закупівля, реалізація та збут, транспортування, зберігання (складування), виробничі та інформаційні послуги, пов'язані з підготовкою до виробничого використання чи реалізації та ін. Вказані операції адекватні комплексу складових процесу товароруку на інтегрованому ринку.

***Виробнича підсистема включає в себе основні і допоміжні технологічні операції виготовлення та переміщення продукції.***

Багатоцільовість логістичної системи передбачає можливість відмов та збоїв; в більш ширшому розумінні – це певний ризик. З багатоцільовістю також пов'язана висока невизначеність логістичної системи, яка вимірюється початковою ентропією

$$H_n = - \sum_{i=1}^n (p_i \log p_i + q_i \log q_i) \quad (4.1)$$

де  $n$  – кількість ланок (операцій) логістичної системи чи логістичного ланцюга;

$p_i$  – можливість безвідмовності чи надійності виконуваної операції;

$q_i$  – можливість відмови чи ризику даної операції ( $p+q=1$ ).

З наведеного рівняння випливає високий рівень потенціального ризику для всієї логістичної системи. Цей ризик істотно знижується перш за все за рахунок управління матеріальним (товарним) потоком, тобто цілеспрямованої дії на операції логістичної системи для підтримання ентропії на мінімально низькому рівні (рис 4.1.)

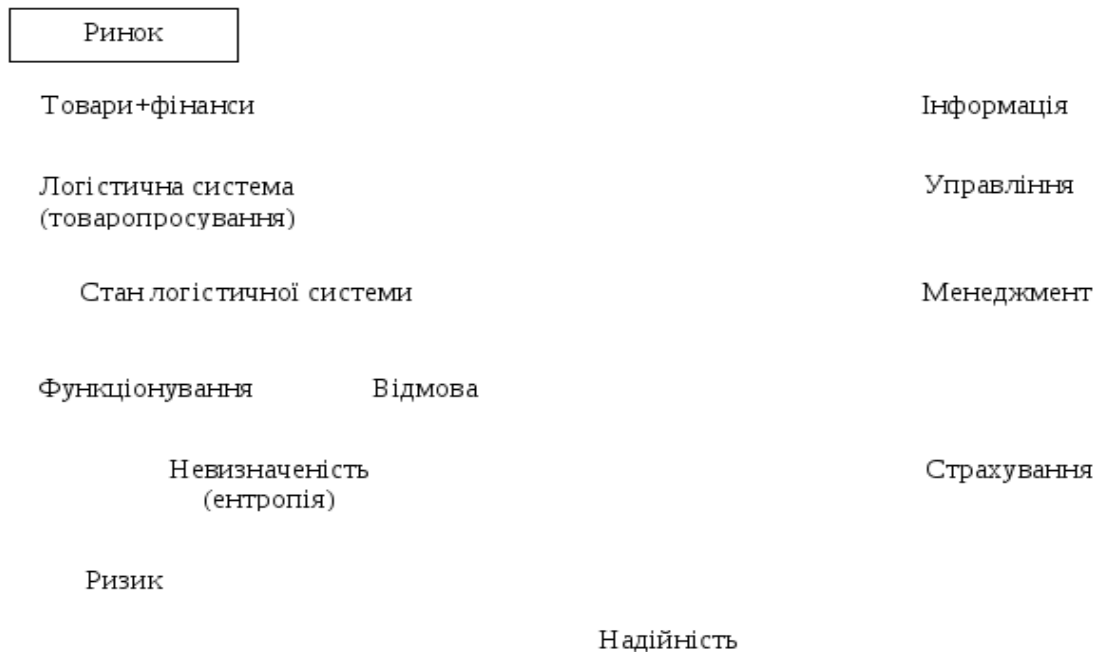


Рис. 4.1.Схема взаємозв'язку управління і страхування в логістичних системах.

Компетентне управління, здійснюване висококваліфікованим персоналом, дозволяє довести надійність логістичних операцій до величини, наближеної до одиниці. Звідси слідує, що для управління даним логістичним процесом необхідний певний об'єм інформації, який відповідає умові:

$$1 = H_n - H_k, \text{ при } H_k \rightarrow 0$$

де  $H_n$ ,  $H_k$  – ентропія відповідно початкова та кінцева.

Дана обставина визначає особливо важливу роль інформації як фактору запобігання чи зведення ризику до мінімуму. Для учасників логістичного процесу, зокрема, постачальників (продавців), споживачів (покупців), вантажовідправників та вантажоотримувачів, гуртових посередників, перевізників та ін., перш за все необхідна інформація про кон'юнктуру ринку в цілому і про тих його сегментах, де здійснюється даний логістичний процес. Крім цього, необхідна поточна і прогнозна інформація про конкретні ситуації по траєкторії слідування даного матеріального потоку.

**Ризик логістичної системи як складової частини підприємництва включає наступні елементи:**

- комерційний ризик, який виражається у зриві поставок чи недопоставці продукції, порушення термінів поставки, невиконання фінансових обов'язків, втрати частини доходу (прибутку) внаслідок нераціональних закупок, транспортування, зберігання і т.д.;
- ризик втрати майна через несприятливі природні умови, включаючи стихійні лиха;
- ризик, зумовлений розкрадання і крадіжок товарно-матеріальних цінностей, включаючи викрадення транспортних засобів;
- екологічний ризик, який виражається в збитку навколишньому середовищу, наприклад при транспортуванні чи зберіганні продукції;
- ризик виникнення цивільної відповідальності за збиток, що наноситься юридичним і фізичним особам в процесі логістичної діяльності;
- технічний ризик, пов'язаний з експлуатацією технічних засобів логістичної системи.

Таким чином, ризик і пов'язаний з ними матеріальний збиток, в значній мірі можуть бути зведені до мінімуму діяльності персоналу, безпосередньо зайнятого в логістичному процесі, що не виключає, а навпаки, передбачає додаткове пряме страхування логістичних ризиків спеціалізованими страховими компаніями. В останньому випадку взаємовідносини між учасниками логістичного процесу і страховими компаніями регулюються договором страхування.

Договір страхування передбачає дві сторони: страхувальник – учасник логістичного процесу, наприклад власник товарів (вантажів) чи транспортних засобів, і страховик – юридична особа, яка приймає на себе ті чи інші ризики. Згідно договору страхування, страхувальник сплачує так звані страхові премії страховику, а останній відшкодовує збиток у випадку настання страхової події.

Треба мати на увазі, що ніяке страхове відшкодування не в стані повністю відшкодувати збиток, обумовлений тим чи іншим ризиком, бо крім прямого, неминучий і побічний збиток. Страхове відшкодування недостатньо для повної ліквідації збитку. А тому задача складається в недопустимості настання страхового випадку – рішення цієї задачі покладається на персонал, зайнятий в даній логістичній системі, оскільки логістична система функціонує як система „людина-машина”.

Таким чином, в системі страхування метою якого є забезпечення високої надійності функціонування логістичної системи, центральне місце займає управління.

В даному аспекті виявляються 2 групи факторів, які визначають ефективність управління:

- 1) різноманітність і ціленаправленість управлінських впливів на потоки матеріальних та фінансових ресурсів в процесі товаропросування;
- 2) комплекс логістичної інфраструктури, тобто система обслуговування та забезпечення процесу товаропросування.

Для реалізації вказаних груп факторів необхідно орієнтуватись на мету функціонування логістичної системи, яка повинна включати:

- досягнення глобальної та локальної збалансованості попиту та пропозиції;
- забезпечення конкурентоспроможності та збуту виробленої продукції;
- здійснення належного матеріально-технічного забезпечення, як безпосереднє „живлення” виробництва матеріальними ресурсами;
- забезпечення заданих параметрів переміщення матеріальних ресурсів по траєкторіях товаропотоків з мінімальними затратами;
- відшкодування товаровиробникам та іншими учасниками логістичного процесу здійснених ними затрат.

Для досягнення перелічених цілей в тій чи іншій конкретній ситуації можуть бути введені в дію наступні управляючі впливи:

- пришвидшення просування матеріальних ресурсів від постачальників до споживачів (від товаровідправників до товароотримувачів);
- заміна одних матеріальних ресурсів іншими;
- зміна траєкторії руху матеріальних потоків;
- використання резервів гуртово-торгових фірм – страхування поставок за рахунок товарних запасів;
- подрібнення матеріального потоку – зміна частоти поставок;
- управління загальним запасом на основі оперативного маневрування матеріальними ресурсами;
- регламентація використання матеріальних ресурсів, в тому числі нормування їх витрат чи споживання;
- оперативні закупки матеріальних ресурсів;
- ешелонування матеріальних запасів;
- консигнація товарів та вантажів;
- профілактика та резервування технічних засобів логістичного процесу
- сервісне супроводження логістичного процесу;
- попередня комплектація товарів (вантажів) згідно потреб покупців;
- поставки за системою „точно в строк”;
- диспетчеризація руху матеріальних, в тому числі транспортних, потоків.

Логістична система передбачає велику кількість і різноманітність форм практичної реалізації. Однією з таких форм є система, яка складається з наступних блоків (підсистем): закупівлі, транспортування, зберігання, матеріально-технічне забезпечення, внутрішньо-виробниче переміщення матеріальних ресурсів. Для кожної з цих підсистем властивий певний ризик, і відповідно йому обираються способи страхування (табл. 4.1).

Таким чином, страхування конкретних ризиків відбувається за допомогою:

- 1) системи управління безпосередньо процесом товаропросування (логістичною системою);

2) системи страхування – спеціалізованими страховими компаніями. Останні, будучи самостійними суб'єктами страхового рангу, є частиною інституційної логістичної інфраструктури.

Таблиця 4.1.

Ризики і страхування в логістичних системах

Найменування логістичних підсистем	Ризик	Спосіб страхування
Закупки	Ціни невідповідні якості товару. Збільшення затрат у виробництві.	Функціонально-ціновий аналіз. Додержання бюджетних обмежень. Оптимізація (по Парето) умов договору.
Транспортування	Збільшення транспортних витрат. Порушення графіку поставок. Втрата майна.	Оптимізація маршрутів. Диспетчеризація. Охорона майна. Майнове страхування. Страхування відповідальності.
Зберігання	Імобілізація матеріальних ресурсів. Втрата майна.	Управління запасами. Охорона майна. Протипожежні заходи. Майнове зберігання.
Матеріально-технічне постачання	Незбалансованість (невідповідність об'єму поставок потребам). Невідповідність по якості матеріальних ресурсів. Ситуації виникнення дефіциту. Понад нормативні запаси та неліквіди.	Нормування витрат матеріальних ресурсів. Вхідний контроль. Управління виробничими запасами. Оперативні закупки. Управління виробничими запасами. Поставки „точно в строк”.
Внутрішньо-виробниче переміщення матеріальних ресурсів	Порушення виробничого ритму.	Управління запасами в незавершеному виробництві. Підготовка матеріалів до виробничого використання.

Попередження збитку досягається за рахунок наступних основних профілактичних заходів:

1. розробка вимог до надійності і якості технічних засобів логістичних систем, обов'язкових при проектуванні та виготовленні цих засобів;
2. нагляд та інспекція за експлуатацією;
3. профілактика в рамках технічного обслуговування;
4. атестація персоналу, зайнятого в логістичному процесі;
5. комплекс розвитку логістичної інфраструктури.

В цій системі страхування ризик зводиться до мінімуму, а його можливість обумовлена форс-мажорними обставинами.

Як вже відзначалось, технічні засоби експлуатуються як системи „людина-машина”. Останнє означає, що надійність в значній мірі залежить від дій персоналу. Іншими словами, надійність систем „людина-машина” визначається ще і кваліфікацією, знаннями та навиками персоналу, його працездатністю, фізичним та психічним здоров'ям. Людина своїми діями може набагато зменшити ризик чи, навпаки, стати причиною відмови системи та нанесення збитку. Звідси впливає необхідність врахування людського фактору при страхуванні логістичних систем.

Специфіка функціонування логістичних систем потребує від системи страхування посилення профілактичного начала. Треба мати на увазі, що діставши відшкодування збитку, внаслідок настання страхового випадку, страхувальник вимушений затратити чимало часу на реалізацію грошових сум, тобто на відновлення чи придбання втраченого майна, доведення його до працездатного стану, оскільки цей період – поза відповідальністю страховика.

Особливо важливу роль страхування відіграє у зовнішньо-економічній діяльності.

В міжнародній логістиці, тобто при зовнішньо-економічних товаропотоках, базисними умовами поставки визначаються час і пункт переходу відповідальності за ризик збитку чи пошкоджень в торговому договорі. А в деяких умовах точно вказується, яка із сторін даного зовнішньо-торгового договору відповідає за укладання договору страхування.

Однак, практика страхового відшкодування у зовнішньо-торгових товаропотоках не однозначна при розподілі збитку між учасниками міжнародного логістичного процесу. Більш того, в більшості умов поставки не обумовлюються відповідальність за страхування.

Об'єктивно зі всіх учасників міжнародного логістичного процесу максимально ризикує покупець, і цей ризик значно зростає при закупівлі цінних чи дорогих товарів. В міжнародній комерційній практиці передбачають страхування відповідальності чи страхування товару (вантажу) (рис.4.2).

Транспортні підприємства, як правило, пропонують страхування відповідальності при перевезеннях. Це означає, що в тих страхових випадках, коли збиток завданий по вині самого транспортного підприємства – перевізника, страхова компанія перевізника відшкодовує збитки від



пошкоджень, випадкової загибелі чи знищення товарів. Але при цьому максимальна межа відшкодування співвідноситься з відповідними базовими нормами розрахунків компенсації на одиницю маси вантажу, наприклад в доларах на 1 кг вантажу. В більшості випадків така система компенсації збитку не відповідає реальному кошторису товару.

Для покупця доцільним є страхування товару (вантаж). В цьому випадку об'єктом страхування є вантаж, а договір страхування зі страховиком укладається за ініціативою самого власника вантажу

## СТРАХУВАННЯ

Страхування відповідальності	Страхування вантажу				
	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black; padding: 5px;">Об'єкт страхування вантажу</th><th style="text-align: center; border-bottom: 1px solid black; padding: 5px;">Умови страхування вантажу</th></tr> <tr> <td style="padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>перевезення;</li> <li>партії поставки;</li> <li>на період в 1 рік.</li> </ul> </td><td style="padding: 5px;"> <ul style="list-style-type: none"> <li>„від всіх ризиків“;</li> <li>„від аварії“;</li> <li>особливі ризики;</li> <li>додаткові ризики.</li> </ul> </td></tr> </table>	Об'єкт страхування вантажу	Умови страхування вантажу	<ul style="list-style-type: none"> <li>перевезення;</li> <li>партії поставки;</li> <li>на період в 1 рік.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>„від всіх ризиків“;</li> <li>„від аварії“;</li> <li>особливі ризики;</li> <li>додаткові ризики.</li> </ul>
Об'єкт страхування вантажу	Умови страхування вантажу				
<ul style="list-style-type: none"> <li>перевезення;</li> <li>партії поставки;</li> <li>на період в 1 рік.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>„від всіх ризиків“;</li> <li>„від аварії“;</li> <li>особливі ризики;</li> <li>додаткові ризики.</li> </ul>				

Рис.4.2. Система страхування в міжнародній логістиці.

Страхування вантажів можна організувати наступним чином:

- по кожному окремому перевезенню;
- для кожної партії поставки;
- на річний період - за річним договором страхування.

При страхуванні вантажів передбачаються умови «від всіх ризиків» або «від аварії», крім того, можливо страхування особливих чи додаткових ризиків. Умова «від всіх ризиків» передбачає покриття тих збитків, які можуть бути понесені під час перевезення вантажу. На умовах „від аварії” покриваються тільки ті збитки, котрі були понесені в результаті завдання вантажу збитку внаслідок знищення чи пошкодження засобів транспорту при дорожніх (в тому числі морських чи повітряних) випадках.

В міжнародних перевезеннях можливі випадки, коли на вантажо-перевізника лягає обов'язок відшкодувати збитки, які виникли під час перевезення. Відповідальність вантажоперевізника обмежується відповідною сумою у відповідній валюті.

По прибутті вантажу до вантажоотримувача, сам вантаж та вантажні документи необхідно перевірити, і у відповідності з діючими інструкціями провести огляд транспортних засобів, контейнерів, вантажних місць – виявити можливі пошкодження, недостачу чи загибель вантажу. Вантажоотримувач повинен в мінімальні терміни пред'явити претензії вантажоперевізнику чи вантажо-відправнику. Письмова претензія про

псування, недостачу чи скритий збиток повинна пред'являтися перевізнику в наступні терміни:

- при морському транспортуванні – на протязі 14 днів з моменту передачі вантажу;
- при залізничному транспортуванні – на протязі 7 днів з моменту приймання вантажу;
- при автомобільному транспортуванні – на протязі 7 днів з моменту передачі вантажу.

При непред'явленні вантажоперевізнику письмової претензії у встановлені терміни право позову втрачається і транспортна фірма-перевізник не несе відповідальності за нанесений збиток.

В міжнародному товаропросуванні виникає ризик, пов'язаний з виконанням митних формальностей. Такий ризик зводиться до мінімуму при кваліфікованому і своєчасному оформленні митної документації. У зв'язку з цим оформлення такої документації доцільно виконувати безпосередньо отримувачем чи відправником вантажів, який задіює для цього спеціальних працівників – декларантів. З точки зору потреб логістики товаропотік повинен проходити всі пункти своєї траєкторії з однаковою швидкістю та інтенсивністю. В експортно - імпорتنих поставках одним з таких пунктів є митниця.

На митному пункті можливі уповільнення чи затримка товарного потоку. Для пришвидшення потоку товаропросування та, взагалі, для нейтралізації митного ризику митниця повинна бути включена в логістичну систему в якості елементу її інституційної інфраструктури. Це означає, що в складі логістичних служб (закупівлі-постачання, реалізації збуту, транспортування) гуртових покупців та гуртових продавців передбачається представництво митної служби чи делегування митних функцій: митні формальності (оформлення документів, сплата мита і зборів) повинні виконуватись заздалегідь в початковій чи кінцевій точках товаропотоку. Оскільки у зовнішньо-економічній діяльності товаропросування в значній мірі визначається митним регулюванням, то правомірно говорити про специфічну митну логістику як самостійну галузь комерційної логістики зі своїми принципами, методами і технічними засобами.

Таким чином, одним з напрямів логістичної діяльності є визначення і відслідковування можливих ризиків на всьому шляху руху товаропотоків. Для тої чи іншої конкретної реалізації логістичної системи необхідно оцінити вірогідність кожного ризику або, що те ж саме, надійність чи вірогідність відмови системи, порушення функціонування складових (ланок, елементів) даного логістичного процесу. Знання цих вірогідностей необхідно для оцінки ефективності управління, з одної сторони, і зовнішнього страхування – з іншої. Вірогідність ризику визначається статистичними методами за фактичними даними про здійснені логістичні процеси.