

Цель работы - рекомендации по управлению рисками в логистической системе предприятия и пути их снижения при применении контроллинга.

Метод исследования - обще научные методы, позволяющие системно решить проблемные задачи по выбранному направлению исследования.

Любое предприятие имеет свои преимущества и на основе этого выявляет риски, которым может быть подвержена. Решает, какой уровень риска для нее приемлем, и ищет способы избегания нежелательных рисков. Подобные действия в экономической науке называют системой управления рисками. Это особый вид деятельности, направленный на смягчение влияния рисков на конечные результаты деятельности предпринимательской фирмы. Поэтому, то что касается рисков логистической системы предприятия и управления ими следует осуществлять с учетом специфических особенностей логистической деятельности и с адаптацией общепринятых методов и приемов управления в этих специфических условиях. Контроллинг при управлении рисками в логистической системе предприятия охватывает этапы идентификации рисков, их качественной и количественной оценки, диагностики, оценки приемлемости рисков и применения мер нейтрализации до неприемлемых логистических рисков.

Результаты статьи могут быть использованы отечественными предприятиями транспортной деятельности.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования - поиск оптимальной методики управления рисками в логистической системе предприятия.

**КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:** РИСК, ЛОГИСТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА, ЭФФЕКТИВНОСТЬ, УПРАВЛЕНИЕ, ПРЕДПРИЯТИЕ.

УДК 656.338.12

## СТРАХУВАННЯ ВАНТАЖІВ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Волинець Л.М., кандидат економічних наук  
Кутняк А.В.

В сучасних умовах світової економічної кризи питання страхування вантажів набуває все більшої актуальності, адже, з одного боку, після її початку відбулося скорочення перевезень, а з іншого, нестабільність посилила інтерес до отримання захисту та гарантій відшкодувань при зростанні ризиків втрат та збитків. [1]

Проблеми страхування вантажів вже довгий час дослужуються такими вітчизняними та зарубіжними фахівцями як: Рейтман Л. І., Осадець С.С., Базилевич В.Д, Базилевич К.С., Пікус Р.В., Приказюк Н.В. та ін.

Але особливості страхування на автомобільному транспорті в Україні за сучасних економічних умов досліджені недостатньо. Саме ним приділена значна увага в дані статті, чим і обумовлена її актуальність.

Основним завданням статті є висвітлення механізму страхування відповідальності перевізників на автомобільному транспорті та дослідження його характерних особливостей в Україні.

Згідно з Цивільним кодексом України і статтею 133 Статуту автомобільного транспорту Української РСР [2] автотранспортне підприємство несе відповідальність за прийнятий до перевезення вантаж – його втрату, нестачу, псування або пошкодження. Договір страхування може укладатися як на одне перевезення вантажу, так і на термін від 1 місяця до 1 року, і діяти на території, напрямку або в межах маршруту перевезення, зазначених в договорі.

Як правило, на практиці використовується три варіанти укладення договору страхування відповідальності перевізника вантажів:

1. Декларування за певний період. В цьому випадку застрахованою вважається відповідальність перевізника по всіх перевезеннях, здійснюваних в період дії договору страхування. Страхувальник зобов'язаний періодично надавати відомості про фактичний обсяг фрахту за минулий період. Страховий тариф за цим варіантом страхування розраховується у відсотках від суми очікуваного фрахту перевізника за період страхування.

2. Обов'язкове декларування кожного вантажоперевезення. В цьому випадку незаявлене перевезення (тобто таке, що не задеклароване до його початку) вважається незастрахованим.

Страховий внесок в цьому випадку розраховується на підставі базового страхового тарифу на одне перевезення.

3. Фіксований річний внесок за кожен транспортний засіб. В цьому випадку всі перевезення, що здійснюються в період дії договору страхування на вказаних в полісі транспортних засобах, вважаються застрахованими без подальшої подачі відомостей про фактичний розмір фрахту за період страхування. Страховий внесок при цьому розраховується на підставі базового страхового тарифу залежно від кількості транспортних засобів і умов перевезення вантажу. Цей варіант страхування є найпоширенішим серед українських автомобільних перевізників.

Плата за страхування вантажів та багажу встановлюється, як правило, у розмірі до 2%. При розробці умов страхування необхідно враховувати, що обсяг відповідальності перевізника визначається в розмірі реальної шкоди, а в разі втрати або загибелі – у розмірі повної вартості. При міжміських перевезеннях вантаж вважається загубленим, якщо він не доставлений протягом 30 днів після строку доставки. У випадках прибуття його в несправному кузові або з пошкодженими пломбами, перевізник зобов'язаний обов'язково подати вантаж на перевірку в пункті призначення. Вантаж видається з перевіркою і тоді, коли навантаження здійснено перевізником зі складу вантажної станції або в разі видачі зі складу автостанції. Обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності перевізника при автомобільних перевезеннях, стверджуються записами у товарно-транспортних документах.

Протягом шести місяців одержувач вантажу має право подати претензію перевізникові, який видав вантаж, а в разі втрати вантажу, нарівні з вантажовідправником – автотранспортному підприємству, що прийняло до перевезення вантаж. Претензія має супроводжуватись документами, що підтверджують наявність шкоди та розрахунок збитків. Якщо претензія відхиляється перевізником, то протягом двох місяців на нього може бути поданий позов. Перевізник може бути звільнений від відповідальності, якщо доведе відсутність своєї провини.

При міжнародних перевезеннях страховий захист перевізника будується згідно з Конвенцією CMR (Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів), що уніфікує умови таких перевезень та відповідальності перевізника. Якщо в накладній зазначається, що перевезення здійснюється на умовах CMR, то жодні інші положення до такого перевезення не застосовуються.

IV розділ Конвенції визначає всі випадки, коли перевізник несе відповідальність та уникає її, у тому числі пов'язані з недостатнім упакуванням, маркіруванням вантажу, використанням відкритих транспортних засобів тощо. Відповідальність визначається за реальною шкодою, але не може перевищувати 25 золотих франків за 1 кг загиблого або пошкодженого вантажу. За протоколом до CMR максимальна відповідальність перевізника встановлює 8.33 спеціальних прав запозичення (СПЗ – умовна розрахункова одиниця МВФ) за 1 кг втраченого або пошкодженого вантажу. Якщо ж при укладанні договору перевезення цінність вантажу була заявлена, то обсяг відповідальності стає вищий. У разі грубої недбалості або злого наміру перевізник не може скористатися захистом, передбаченим Конвенцією, і несе необмежену відповідальність за вантаж.

При здійсненні транспортування кількома перевізниками в разі шкоди позов може бути пред'явлений першому, останньому або тому перевізникові, на чиему етапі було завдано шкоди, або одночасно кільком.

Згідно з Конвенцією CMR, перевізник несе відповідальність за повну або часткову втрату вантажу або за його пошкодження під час перевезення, а також за затримку доставки. Це означає, що у разі такої втрати або пошкодження перевізник зобов'язаний відшкодувати іншій стороні вартість втраченого вантажу, і, крім того - вартість перевезення (фрахт), митні збори, а також інші витрати, пов'язані з перевезенням вантажу - в пропорції відповідно до розміру втраченого вантажу. Питання відповідальності перевізника при наданні послуг з перевезень в межах України регламентуються також Цивільним кодексом, Законами України «Про транспорт» (ст.13) і «Про автомобільний транспорт» (ст. 68), а також «Статутом автомобільного транспорту УРСР», що досі не втратив чинності, де також йде мова про відповідальність перевізника за збереження вантажу, прийнятого до перевезення. Всі вищезазначені нормативні акти прямо передбачають відповідальність транспортної компанії за вантаж. Визначена цими нормативно-правовими актами відповідальність перевізника може призвести до істотних фінансових збитків для перевізника. В цій ситуації, саме страхування стає основним і практично єдиним способом збереження фінансових ресурсів при виникненні і врегулюванні збитків. При страхуванні відповідальності перевізника всі витрати з відшкодування збитку у разі втрати вантажу, а також інші додаткові витрати бере на себе страхова компанія.

На сьогодні в Україні вже значна кількість страхових компаній пропонують послуги зі страхування вантажів та багажу. Плата за страхування вантажів та багажу встановлюється, як правило, у розмірі до 2% [3].

На сьогодні серед вітчизняних перевізників дуже часто виникає помилкове переконання, що якщо застрахований сам вантаж, то їх відповідальність перед третіми особами таким чином також застрахована, і більше ні про що не слід турбуватися. Таке переконання хибне через ряд причин.

По-перше, при страхуванні вантажу захищаються інтереси власника вантажу, а не перевізника; під страхуванням відповідальності за вантаж розуміється страхове покриття ризиків, пов'язаних з виконанням автомобільним перевізником своїх контрактних зобов'язань перед клієнтами.

По-друге, при страхуванні цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів за шкоду, заподіяну в результаті ДТП, страхове відшкодування виплачується третій стороні (потерпілому), а відповідальність за компенсацію втрати вантажу власнику цього вантажу покладається на перевізника.

По-третє, страхова компанія, що сплатила страхове відшкодування вантажовласнику, навіть за відсутності у останнього претензій до перевізника, набуває право вимоги до винної сторони, і такою стороною майже завжди буде визнаний перевізник[4].

Варто також зазначити, що, не зважаючи на ратифікацію Україною ряду міжнародних нормативних документів, її внутрішня нормативно-правова база і структура ринку страхування вантажів ще залишається недостатньо адаптованою до міжнародного права. Після вступу нашої країни до СОТ та вибору курсу на євроінтеграцію перед вітчизняними перевізниками і страховими компаніями постала проблема інтеграції вітчизняної системи страхування у міжнародну задля забезпечення конкурентоздатності вітчизняних компаній на внутрішньому та зовнішньому ринках послуг. Напрямок страхування вантажів та багажу є досить перспективним для України. Тому необхідним є вжити заходів для подальшого розвитку такого страхування як на рівні держави, так і на рівні окремих страхових компаній.

Отже в статті розглянуто основні проблеми та перспективи страхової діяльності на автомобільному транспорті, досліджено особливості такої діяльності в Україні в сучасних умовах. Вищезазначена інформація чітко дає зрозуміти, що питання є досить широким та специфічним і потребує подальших досліджень з урахуванням особливостей економічних умов у світі та впливу, що вони чинять на нашу країну.

#### ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Приказюк Н.В., Страхування вантажів в Україні.
2. Статут автомобільного транспорту Української РСР.
3. Осадець С.С., Страхування.
4. Базилевич В. Д., Базилевич К. С. Страхова справа. – 4-те вид., перероб. і доп. – К.: Знання, 2011.

#### РЕФЕРАТ

Волинець Л.М., Кутняк А.В. Страхування вантажів на автомобільному транспорті./ Людмила Миколаївна Волинець, Анастасія Валеріївна Кутняк // Управління проектами, системний аналіз і логістика. – К.:НТУ – 2012. – Вип. 10.

В статті досліджено особливості страхування вантажів та відповідальності перевізників на автомобільному транспорті в Україні в умовах сучасних глобалізаційних процесів.

Об'єкт дослідження – процедура страхування вантажу та відповідальності на автомобільному транспорті.

Мета роботи – визначення особливостей, проблем та перспектив страхування вантажів на автомобільному транспорті в Україні за сучасних економічних умов.

Методи дослідження – історизм, порівняльного аналізу, системний аналіз.

В сучасних умовах світової економічної кризи питання страхування вантажів набуває все більшої актуальності. Договір страхування може укладатися як на одне перевезення вантажу, так і на термін від 1 місяця до 1 року, і діяти на території, напрямку або в межах маршруту перевезення, зазначених в договорі. При міжнародних перевезеннях страховий захист перевізника будується згідно з Конвенцією CMR (Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів). Згідно з Конвенцією CMR, перевізник несе відповідальність за повну або часткову втрату вантажу або за його пошкодження під час перевезення, а також за затримку доставки. Не зважаючи на ратифікацію Україною ряду міжнародних нормативних документів, її внутрішня нормативно-правова база і

структура ринку страхування вантажів ще залишається недостатньо адаптованою до міжнародного права.

Результати статті можуть бути використані при дослідженнях страхування на транспорті.

Прогнозні припущення щодо розвитку об'єкта дослідження – напрям страхування вантажів та багажу є досить перспективним для України.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** АВТОМОБІЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ, СТРАХУВАННЯ, КОНВЕНЦІЯ CMR, СТРАХОВЕ ВІДШКОДУВАННЯ.

#### ABSTRACT

Volynets L. M., Kutnyak A. V. The insurance of the automobile freight transportation./ Lyudmila Volynets, Anastasia Kutnyak // Management of projects, system analysis and logistics. – K.: NTU . – 2012. – Vol. 10. The paper examined the features of the freight and responsibility insurance which lies on automobile transporters nowadays in Ukraine under the conditions of world globalization processes.

Object of study – the procedure of the freight and responsibility insurance on the automobile transport.

Purpose – to find out features, problems and prospects of the freight insurance on automobile transport in Ukraine under current economic circumstances.

Method study – historical method, comparative analysis, statistical analysis.

In the current conditions of the global economic crisis freight insurance problems are getting more and more actual. The insurance agreement can be signed either for one freight transportation, or for the term from 1 month till 1 year and be valid on some territory, direction or within some transportation route which is marked in the agreement. The transporter's insurance defence during international shipments is based on the CMR Convention (Convention about international road freight transportation). According to CMR Convention transporter is responsible for the full or partial freight loss or damage during the transportation as well as for delivery delay. Even though Ukraine has ratified some international normative documents, it's internal legal base and insurance market structure still aren't adapted enough to the international law.

The results of the article can be used in the researches of the insurance on transport.

Forecast assumptions about the object of study – the subject of the freight and luggage insurance is pretty perspective in Ukraine.

**KEY WORDS:** AUTOMOBILE TRANSPORTATION, INSURANCE, CMR CONVENTION, INSURANCE COMPENSATION.

#### РЕФЕРАТ

Волынец Л.Н., Кутняк А.В. Страхование грузов на автомобильном транспорте./ Людмила Николаевна Волынец, Анастасия Валериевна Кутняк // Управления проектами, системный анализ и логистика. – К.:НТУ – 2012. – Вып. 10.

В статье исследуются особенности страхования грузов и ответственности перевозчиков на автомобильном транспорте в Украине в современных условиях глобализационных процессов.

Объект исследования – процедура страхования груза и ответственности на автомобильном транспорте.

Цель работы – определение особенностей, проблем и перспектив страхования грузов на автомобильном транспорте в Украине в современных экономических условиях.

Метод исследования – историзм, сравнительный анализ, системный анализ.

В современных условиях мирового экономического кризиса вопрос страхования грузов становится всё более актуальным. Договор страхования может быть заключён как на одну грузовую перевозку, так и на срок от 1 месяца до 1 года, и быть действительным на территории, направлении, или в рамках маршрута перевозки, упомянутых в договоре. При международных перевозках страховая защита перевозчика построена на Конвенции CMR (Конвенции про договор о международных дорожных перевозках грузов). Согласно Конвенции CMR, перевозчик несёт ответственность за полную или частичную потерю груза или за его повреждение во время перевозки, а так же за задержку в доставке. Не смотря на ратификацию Украиной ряда международных нормативных документов, её внутренняя нормативно-правовая база и структура рынка страхования грузов всё ещё остаётся недостаточно адаптированной к международному праву.

Результаты статьи могут быть использованы при исследовании страхования на транспорте.

Прогнозные предположения о развитии объекта исследования – направление страхования грузов и багажа является достаточно перспективным для Украины.

УДК 656.025.4

СТРАТЕГІЧНЕ УПРАВЛІННЯ ПОРТФЕЛЯМИ ПРОЕКТІВ  
В ПІДПРИЄМСТВАХ ПЕРЕВІЗНИКІВ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

Воркут Т.А., доктор технічних наук,  
Павлюк Д.О., доктор технічних наук,  
Білоног О.Є., кандидат технічних наук,  
Цимбал Н.М.

Постановка проблеми.

Умовами підвищення результативності роботи організацій різної галузевої приналежності передбачається широке застосування методів стратегічного управління. В процесах стратегічного управління, розглядуваних за такі, що складаються з послідовності стадій формування, реалізації і контролю, стадія реалізації стратегії, будучи надзвичайно важливою, з точки зору забезпечення системної ефективності стратегічного розвитку організації, водночас, є найбільш проблемною, з точки зору впровадження. На останньому, за даними відомих досліджень, наголошують майже 70 % опитуваних керівників вищого рівня провідних компаній індустріально розвинутих країн.

За цих обставин важливим є розвиток методології корпоративного стратегічного управління проектами і/або програмами, зокрема в частині вирішення задач проектно-орієнтованого управління реалізацією стратегій. При цьому корпоративна система управління проектами починає орієнтуватися не стільки на успішність окремих проектів, скільки на стратегічні пріоритети організації. Дана методологія є особливо важливою для організацій, які мають адаптуватися до постійних змін у зовнішньому та внутрішньому середовищі, працюючи в умовах структуризації галузевих ринків, які швидко розвиваються. Це зокрема стосується організацій термінальної доставки вантажів автомобільним транспортом.

Сучасні підходи до планування в сферах виробництва і розподілу вимагають скорочення тривалості не лише логістичного циклу, який охоплює термін від моменту подачі замовлення до моменту отримання продукту споживачем, а й загального циклу, тривалість якого дорівнює сумарному часу руху від стану вихідних матеріалів, до продуктів, які пропонуються споживачу. Водночас, реалізація, наприклад, такої концепції стратегічного управління як управління ланцюгами постачань передбачає поширення ідеї загального циклу за межі окремої організації – на весь ланцюг постачань, який складається з організацій, які, через зв'язок з вхідними матеріальними і відповідними їм інформаційними потоками, залучаються до процесів створення вартості продуктів (послуг), які надходять кінцевому споживачу. Вимоги до скорочення тривалості вищезазначених циклів є одним з основних чинників росту такого сегменту ринку вантажних автомобільних перевезень як перевезення дрібних відправлень. Як відомо, умови ефективної доставки дрібних відправлень, тобто відправлень, величина яких є меншою від вантажопідйомності найбільш ефективних автомобільних транспортних засобів, в міжміському і міжнародному сполученнях вимагають використання термінальної технології. На сьогодні, ринок перевезень дрібних відправлень вантажів автомобільним транспортом в Україні оцінюється на рівні 16 млрд. грн. Організації термінальної доставки вантажів автомобільним транспортом контролюють близько 15 % даного ринку і їх доля невпинно зростає, на тлі росту самого ринку, завдяки можливості підтримувати на прийнятному рівні якість транспортного обслуговування при суттєво менших витратах забезпечення останнього.

Таким чином, актуальною науково-прикладною задачею є формування теоретичних і методичних основ проектно-орієнтованого управління реалізацією стратегій в організаціях термінальної доставки вантажів автомобільним транспортом. Вирішення даної задачі має сприяти розв'язанню такої важливої проблеми національної економіки як підвищення ефективності руху матеріальних потоків територією України.

Огляд робіт.

Значний внесок в становлення теорії стратегічного управління зробили Г.І. Ансофф, А.Г. Коул, Ч.Е. Ліндблом, Дж.Г. Марч, Г. Мінцберг, У.Г. Ньюман, М.Е. Портер, А.Д. Чандлер та інші. Будучи представниками різних наукових шкіл, які суттєво різняться між собою за баченням одного з