

УДК 656.368.216

*Олена Панченко*

### **ОРГАНІЗАЦІЯ СТРАХОВОГО ЗАХИСТУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ЛОГІСТИЧНИХ ЛАНЦЮГАХ ПОСТАВОК**

*У статті розкривається необхідність організації страхового захисту транспортного обслуговування клієнтів, розглядаються види страхових послуг, які використовуються для убезпечення залізничних перевезень у логістичних ланцюгах поставок, а також визначені основні напрями використання страхування при взаємодії різних видів транспорту.*

*Ключові слова:* залізничний транспорт, страховий захист, логістичні ланцюги поставок, транспортно-експедиційна компанія

*В статье раскрывается необходимость организации страховой защиты транспортного обслуживания клиентов, рассматриваются виды страховых услуг, которые используются для обеспечения безопасности железнодорожных перевозок в логистических цепях поставок, а также определены основные направления использования страхования при взаимодействии различных видов транспорта.*

*Ключевые слова:* железнодорожный транспорт, страховая защита, логистические цепи поставок, транспортно-экспедиционная компания

*In the article reveals the need for insurance protection to transport customer service, discusses the types of insurance services, which are used to ensure the safety of rail transport in the logistics supply chain, as well as the main directions of insurance between the different modes of transport.*

*Keywords:* rail transport, insurance protection, logistics supply chain, freight forwarding company

**Постановка проблеми.** В умовах ринку кожне підприємство забезпечує своє стабільне функціонування за рахунок зниження виробничих витрат та зростання обсягів реалізації виготовленої продукції. Підприємствам необхідно вирішувати питання, які пов'язані з доставкою та вибором виду транспорту, способом організації перевезень, типом транспортних засобів тощо. Тому на сучасному етапі розвитку залізничний транспорт повинен спрямувати виробничі та комерційні зусилля на вивчення та задоволення попиту споживачів, оскільки транспортні перевезення – це похідна від діяльності покупців і постачальників, а функції транспорту в системі розподілу товарів полягають в їх транспортному та експедиційному обслуговуванні.

Іноді доставка продукції складається з кількох окремих етапів, які не пов'язані між собою та здійснюється різними перевізниками. У цих випадках вантажовласники звертаються до транспортно-логістичних компаній, оскільки зацікавлені в найраціональнійшій організації перевезень.

© Панченко О. І., 2012

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

Транспортно-експедиційна компанія бере на себе всю відповідальність за організацію перевезення від вантажовідправника до вантажоодержувача, вибір маршруту перевезення, координацію взаємодії перевізників різних видів транспорту, забезпечення перевалки та зберігання вантажу в проміжних транспортних вузлах та ін. Тому логістична концепція розвитку національного ринку транспортних послуг і посилення конкуренції між підприємствами різних видів транспорту вимагають підвищення ролі та значення залізничних перевезень в логістичних ланцюгах поставок.

Але вважається, що логістичний ланцюг характеризується підвищеним рівнем ризику та ймовірністю надзвичайних подій. Діяльність у логістичному ланцюзі з переміщення товарів пов'язана з різного роду ризиками, які супроводжують процес перевезень вантажів тим чи іншим видом транспорту, здійснення операцій складування та тимчасового зберігання вантажів, а також виконання вантажно-розвантажувальних робіт. В умовах реформування залізничного транспорту та зростання кількості суб'єктів залізничного бізнесу, ще більше ускладнюються взаємовідносини між учасниками логістичного ланцюга поставок при пошкодженні або знищенні вантажу та вирішенні питання компенсації збитку. Тому трансформаційні процеси в залізничній галузі вимагають формування нової потужної системи прогнозування та страхування ризиків вантажних перевезень залізничним транспортом і, в першу чергу, в логістичних ланцюгах поставок.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Процесам удосконалення та розвитку логістичних технологій на залізничному транспорті присвячена велика кількість наукових праць вітчизняних і зарубіжних вчених: А. П. Абрамова, І. М. Аксьонова, Ю. С. Бараша, І. В. Белова, Н. І. Богомолової, В. Г. Галабурди, В. М. Гурнака, В. Л. Диканя, Д. Г. Ейтутіса, Н. М. Колеснікової, Ф. П. Кочнева, Ю. Ф. Кулаєва, Б. М. Лапідуса, М. В. Макаренка, В. І. Пасічника, А. В. Перепелюка, Є. М. Сича, В. О. Персіанова, А. А. Покотілова, С. М. Резера, М. Ф. Трихункова, Ю. М. Цвєтов, А. П. Шишкова та багатьох інших. Але в дослідженнях не розглядаються проблеми врахування ризиків у процесі реалізації логістичних технологій на транспорті та організації страхового захисту залізничних перевезень у логістичних ланцюгах поставок. Відсутність теоретичних розробок щодо підвищення рівня економічного захисту залізничного транспорту на підставі страхування логістичних ризиків, вимагає дослідження системи страхових послуг, які використовуються при забезпеченні залізничних перевезень у складі логістичного ланцюга поставок і значною мірою впливають на кінцеві фінансово-економічні результати залізничних підприємств.

**Метою статті** є дослідження організації страхового захисту залізничних перевезень у складі логістичних ланцюгів поставок як важливого елемента його економічної безпеки.

**Виклад основного матеріалу.** Основою участі залізничного транспорту в логістичних ланцюгах поставок є спеціальні норми, закладені Законом України «Про залізничний транспорт» та Статутом залізниць України, відповідно до яких залізничний транспорт здійснює перевезення вантажів у взаємодії з іншими видами транспорту через систему прямих змішаних сполучень. У цьому випадку перевезення здійснюється від вантажовідправника до вантажоодержувача двома або більше перевізниками різних видів транспорту за єдиним перевізним документом. Вантажовідправник укладає договір перевезення у прямому змішаному сполученні з транспортною організацією пункту відправлення. Ця організація є представником усіх транспортних організацій, що беруть участь у перевезенні, але різні види транспорту виступають у цьому випадку як самостійні учасники відносин, які виконують зобов'язання кожен на своїй ділянці [3, 11].

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

Наливні вантажі, вибухові та сильнодіючі отруйні речовини до перевезення залізничним транспортом у прямому змішаному сполученні не приймаються. Перелік швидкопсувних, небезпечних, легкозаймистих вантажів, що потребують супроводу провідниками відправників або одержувачів, у прямому змішаному сполученні встановлюється органами управління відповідних видів транспорту за погодженням з Міністерством екології та природних ресурсів України [2].

Такі обмеження спрямовані на запобігання надзвичайних подій на залізничному транспорті, але в процесі реалізації логістичної концепції розвитку перевезень вантажів треба передбачати забезпечення залізничних перевізників у складі логістичного ланцюга поставок, а також необхідно сформувані механізм їх страхового захисту при взаємодії з іншими видами транспорту.

Страховання використовується тільки при міжнародних вантажних перевезеннях, оскільки цього вимагають закордонні контрагенти і такий підхід відповідає сучасній міжнародній практиці. На вітчизняному залізничному транспорті цей спосіб управління ризиками використовується дуже рідко. Так, при забезпеченні залізничних вантажних перевезень можуть укладатись договори страхування вантажу або страхування відповідальності перевізника. Але вважається, що залізничний перевізник несе повну відповідальність за збереження вантажів і компенсує збитки в разі втрати, псування вантажу або виникнення інших надзвичайних подій, до того ж така відповідальність закріплюється нормативно-правовими документами в галузі залізничних перевезень. Враховуючи це, вантажовласники при перевезеннях вантажів залізничними шляхами сполучень практично не користуються добровільним страхуванням, а існуюче законодавство не передбачає обов'язкового страхування внутрішніх вантажних перевезень залізничним транспортом, тому цей напрямок страхового ринку не розвивається. Залізничні підприємства несуть відповідальність тільки за наслідки тих надзвичайних подій, які сталися з вини перевізника, тому часто збитків зазнають і вантажовласники.

Якщо перевозиться застрахований вантаж, то захищаються інтереси його власника і при компенсації йому шкоди, страхова компанія набуває права регресної вимоги до залізничного перевізника, який повинен відшкодувати збитки. При застосуванні страхування цивільної відповідальності власників засобів залізничного транспорту може бути нанесена шкода третім особам вантажем, який перевозиться, і виникають збитки, які компенсуються тільки при страховому захисті відповідальності залізничного перевізника. Тобто залізничним підприємствам і в цьому випадку не уникнути втрат.

З поглибленням процесу реформування залізничного транспорту, зміною інституційного середовища у сфері залізничних перевезень і активним запровадження логістичних технологій, ще більш складною стає проблема визначення відповідального за збитки, які виникають при перевезеннях вантажів. Тому необхідно сформувані засади механізму організації страхового захисту різних об'єктів залізничного транспорту та оптимізувати його використання з урахуванням конкретних умов перевезень.

Головною складовою логістичних ланцюгів є транспортно-експедиторська компанія, яка бере на себе відповідальність за організацію перевезення від вантажовідправника до вантажоодержувача, тому крім страхування вантажів і відповідальності перевізника використовується страхування відповідальності експедитора (логістика).

Експедитор (транспортний експедитор) – це суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування [ 4 ].

Експедитор повинен бути професійно-підготовленою особою в галузі надання посередницьких послуг з перевезення вантажів. Це означає, що експедитор має відповідну кваліфікацію, отримав право на здійснення своєї професійної діяльності у встановленому порядку та дотримується всіх законодавчих та нормативних галузевих вимог.

Відповідно до Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» експедитори за дорученням клієнтів:

- забезпечують оптимальне транспортне обслуговування, а також організовують перевезення вантажів різними видами транспорту;
- здійснюють приймання, накопичення, подрібнення, сортування, складування, зберігання, перевезення вантажів;
- ведуть облік надходження та відправлення вантажів;
- організовують охорону вантажів;
- організовують експертизу вантажів;
- здійснюють оформлення товарно-транспортної документації;
- забезпечують відправлення вантажів, що надійшли з браком або в упаковці, яка не відповідає вимогам перевізників;
- здійснюють страхування вантажів та своєї відповідальності;
- забезпечують підготовку та додаткове обладнання транспортних засобів;
- забезпечують оптимізацію руху матеріальних потоків;
- здійснюють розрахунки транспортними організаціями за перевезення, перевалку, зберігання вантажів;
- оформлюють документи та організовують роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог;
- надають інші допоміжні та супутні перевезенням транспортно-експедиторські послуги [4].

Страхування відповідальності експедитора на сучасному етапі є складним і неоднозначним видом страхування, оскільки воно використовується, коли перевезення вантажів здійснюються в складі логістичного ланцюга і реальну відповідальність за вантаж несуть різні транспортні, навантажувальні, складські організації.

Логістичні (транспортно-експедиційні) компанії, які займаються доставкою вантажів, можуть здійснювати транспортування із залученням стороннього перевізника і виступати лише як експедитори. Укладаючи договір на перевезення (експедирування) вантажу, така компанія автоматично надає вантажовласнику (вантажовідправнику) гарантію на його збереження, тому в разі пошкодження, загибелі або часткової втрати вантажу, експедитор повинен відшкодувати вантажовласнику суму, зазначену в договорі експедирування. Але експедитор може не мати достатньо коштів для відшкодування шкоди, тому для захисту майнових інтересів транспортно-експедиційних компаній використовується страхування відповідальності експедитора, який бере на себе всі ризики виникнення збитків по всьому логістичному ланцюгу і відповідно до якого, при настанні страхового випадку, він або вигодонабувач (вантажовідправник, вантажоодержувач) отримає відшкодування збитку.

У цьому разі страхова компанія, яка виплачує страхове відшкодування вигодонабувачу, здійснює власне розслідування, розробляє схему суброгації та висуває регресивні вимоги на відшкодування збитків до перевізника – залізничного

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

підприємства, оскільки під час перевезення основну відповідальність за вантаж несе перевізник, а експедитор лише формально його супроводжує.

Отже, єдина можливість для залізничного перевізника відшкодувати понесені збитки – це страхування своєї відповідальності, тому в світовій практиці експедиційні компанії не співпрацюють з транспортними підприємствами, які не мають договору страхування відповідальності перевізника. Але на сучасному етапі розвитку вітчизняного транспортного ринку такий підхід не використовується [6].

Таким чином, у разі, коли послуги по перевезенню вантажів надаються в межах логістичного ланцюга, а транспортно-експедиційна компанія здійснює страхування відповідальності експедитора, то для забезпечення своєї діяльності залізничне підприємство має здійснювати страхування цивільної відповідальності перевізника (рис. 1).

У разі, коли логістична компанія одночасно виступає перевізником і експедитором, то розробляється повний комплекс послуг по страхуванню відповідальності логістичних операторів, який включає страхування відповідальності експедитора та відповідальності перевізника, що здійснюють свою діяльність у сфері внутрішніх перевезень вантажів (рис. 2).

Страховим захистом покриваються всі стадії переміщення вантажу з моменту підготовки його до транспортування і до моменту передачі одержувачу, включаючи проміжне зберігання та складування.

Отже, якщо логістична компанія одночасно здійснює експедирування і перевезення вантажів власним залізничним рухомим складом, то виникає необхідність формування основних складових механізму страхування відповідальності перевізника та експедитора при перевезенні вантажів на основі узагальнення досвіду проведення цих видів страхування.

Страхування відповідальності перевізника більш розроблений вид страхування, тому необхідно розглянути основні засади формування механізму страхування відповідальності експедитора у разі, коли вантажні залізничні перевезення здійснюються за участю транспортно-експедиційної компанії.

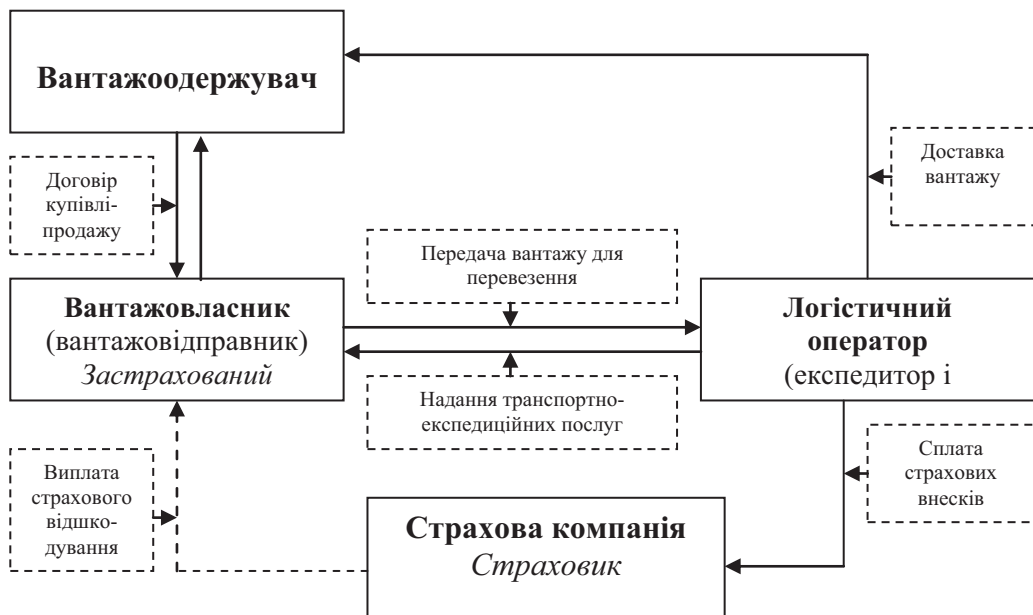
Експедитор несе відповідальність згідно з ЦК України, іншими законами та договором транспортного експедирування за невиконання або неналежне виконання обов'язків, які передбачені договором транспортного експедирування.

Експедитор відповідає перед клієнтом за кількість місць, вагу, якщо проводилось контрольне зважування, відповідність упаковки даним товарно-транспортних документів, якщо договором транспортного експедирування передбачено виконання ним обов'язків розпорядника вантажу.

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ



**Рис. 1. Схема страхування відповідальності експедитора та залізничного перевізника в логістичному ланцюзі поставок**



**Рис. 2. Схема комплексного страхування відповідальності логістичним оператором**



## **ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ**

---

При перевезенні вантажів експедитор може залучати інших суб'єктів до виконання договору транспортного експедирування, у цьому разі він теж несе відповідальність за дії та неогляд третіх осіб, залучених експедитором, у тому ж порядку, як і за власні дії.

Тому об'єктом страхування відповідальності експедитора є цивільно-правова відповідальність страхувальника як експедитора, за якість та кінцевий результат наданих послуг і виконаних робіт, на випадок його упущень, неогляду та необережності.

Програми страхування відповідальності експедитора ґрунтуються на наборі різних страхових ризиків, з відповідальністю страховика за всі або окремі ризики.

Страхуванням відповідальності експедитора покривається:

- відповідальності за загибель, втрату або пошкодження вантажу, прийнятого до експедирування та перевезення;
- відповідальності за фінансові збитки в зв'язку з помилками та упущеннями службовців експедитора;
- відповідальність за збитки, які виникли внаслідок невиконання договірних обов'язків перед клієнтом (несвоєчасна доставка вантажу, видача вантажу з порушенням вказівок клієнта);
- відповідальності за збитки внаслідок порушення митного законодавства;
- відповідальності перед третіми особами за шкоду, заподіяну вантажем майну фізичних або юридичних осіб, життю та / або здоров'ю фізичних осіб;

Додатково може здійснюватись страхування:

- відповідальності при вантажно-розвантажувальних роботах;
- непередбачених витрат по розслідуванню обставин страхового випадку щодо запобігання або зменшення розміру шкоди;
- відповідальності за обладнання (контейнери), що перевозиться та використовується [8].

Страхова сума визначається як агрегатний ліміт відповідальності та встановлюється за згодою сторін договору страхування на весь термін його дії. Крім того, можуть встановлюватися ліміти відповідальності за кожним страховим випадком, але вони не можуть перевищити величину відповідного ліміту відповідальності.

Розмір страхового внеску залежить від розміру страхової суми та страхового тарифу, на який в свою чергу впливає обсяг обов'язків встановлених власником (розпорядником вантажу) чи/або перевізником.

Факт настання відповідальності експедитора за шкоду, що заподіяна третім особам обов'язково повинна підтверджуватись судовим рішенням.

Особливостями страхування відповідальності експедитора також є те, що воно охоплює перевезення різними видами транспорту, тому вартість страхування залежить від питомої ваги кожного з них і експерти страхової компанії, які займаються врегулюванням збитків повинні мати спеціальну підготовку.

Убезпечення транспортних перевезень у логістичних ланцюгах поставок вимагає також системності у підході до розвитку страхування на транспорті, удосконалення його законодавчої бази, а також координації діяльності з розвитку страхування при взаємодії різних видів транспорту.

У зв'язку з цим, для формування ефективного страхового захисту залізничних перевезень у логістичних ланцюгах поставок необхідним є створення правових основ взаємодії різних видів транспорту при змішаних прямих перевезеннях і фінансової відповідальності за якісне виконання обов'язків учасниками перевезень.

## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

Відсутність чіткого правового регулювання та розмежування відповідальності призводить до того, що залізничні підприємства можуть відшкодувати збитки, спричинені іншими транспортними операторами.

Необхідно проводити систематичний моніторинг страхування ризиків у логістичних ланцюгах поставок і в логістичних центрах, які створюються на мережі залізниць. Для підвищення ефективності процесу страхування залізничних перевезень логістичним центрам необхідно також передбачити можливість залучення до роботи фахівців з врегулювання збитків, що виникають при транспортуванні вантажів залізничними шляхами сполучень.

Для прискорення та спрощення організації страхового захисту транспортних ризиків у логістичних ланцюгах поставок запроваджуються системи електронного страхування. Електронна взаємодія та надання страхових послуг в режимі on-line забезпечує принципово новий їх рівень. Для реалізації послуг електронного страхування в умовах формування логістичного ланцюга необхідним є створення єдиного транспортного порталу, за допомогою якого можна реалізувати «електронне оформлення перевізних документів», «електронне митне декларування» та інші операції. Значною перевагою електронного страхування є те, що всі учасники перевізного процесу, надаючи користувачу необхідні відомості при складанні логістичних схем, дають можливість замовити необхідні послуги в єдиному інформаційному просторі. Основними умовами запровадження електронного страхування є наявність електронного цифрового підпису, забезпечення високої якості роботи та поліпшення координації діяльності всіх учасників перевізного процесу [5].

Використання електронних технологій в процесі організації страхового захисту на залізничному транспорті дозволить через залучення фінансових ресурсів страхових компаній сформувати сучасну універсальну систему убезпечення залізничних перевезень.

Таким чином, для розвитку страхування на залізничному транспорті та вирішення проблем страхового захисту в логістичних ланцюгах поставок при Міністерстві інфраструктури доцільно створити спеціалізований консультативний центр з питань розвитку транспортного страхування, до складу якого повинні увійти представники підприємств різних видів транспорту та страхових компаній. Такий центр повинен сприяти формуванню правової бази розвитку страхування на транспорті, розробляти вимоги до страхових компаній, які можуть здійснювати страхування транспортних ризиків, а також забезпечувати інформаційно-аналітичне супроводження страхової діяльності для формування бази даних і стандартизації умов транспортного страхування. Важливою складовою діяльності центру повинна стати координація проведення страхового захисту в логістичних ланцюгах поставок.

**Висновки.** Проблеми гарантування безпеки залізничних перевезень вантажів у складі логістичних ланцюгів поставок, а також попередження втрат і збитків від надзвичайних подій у процесі взаємодії різних видів транспорту, набувають найважливішого значення для подальшого функціонування транспортної галузі. Головним завданням є максимально точно прогнозування можливих ризиків і розмірів збитків у результаті їх настання, а також організація оптимального страхового захисту на всіх етапах логістичних перевезень.

На сьогодні вже розроблені методи попередження надзвичайних подій при здійсненні залізничних перевезень в логістичних ланцюгах поставок, тому на підставі накопиченого вітчизняного та зарубіжного досвіду управління



## ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ

---

залізничними ризиками, необхідно створити систему їх попередження та страхування.

Удосконалення системи економічної безпеки на залізничному транспорті вимагає формування нової методології управління ризиками та попередження надзвичайних ситуацій в логістичних ланцюгах поставок, основою якої є організація страхового захисту. Необхідно сформувати правові та організаційно-економічні механізми зниження ризиків надзвичайних ситуацій на залізничному транспорті в процесі реалізації логістичної концепції.

### ЛІТЕРАТУРА

1. *Богомолова Н. І.* Страхування засобів швидкісного залізничного транспорту як основа надійності перевізного процесу / Н. І. Богомолова, О. І. Панченко // *Економіка: проблеми теорії та практики.* – 2009. – Вип. 256, том III. – С. 793–802.
2. *Закон України «Про транспорт»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>
3. *Закон України «Про залізничний транспорт»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=273%2F96-%E2%F0>
4. *Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>
5. *Интернет финансы* [Электронный ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ifin.ru/news/read/4136.stm>
6. *Независимые страховые консультанты – Страхование гражданской ответственности перевозчика и экспедитора* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.iicon.ru/insurance/cargo/carrier.html>
7. *Панченко О. І.* Особливості організації страхового захисту вантажних перевезень на залізничному транспорті / О. І. Панченко, Н. І. Богомолова // *Вісник Чернігівського державного технологічного університету.* – 2010 – № 41. – С. 22 – 28.
8. *Программа страхования ответственности перевозчиков и экспедиторов СК «Согласие»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sk-soglasie.ru/ru/corp/responsibility/operator/>
9. *Програми страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів СК «Оранта»* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.oranta.ua/ukr/main.php>
10. *Резер С.М.* Страхование рисков грузовых перевозок / С.М. Резер // *Евразия Вести.* – 2009 – №12. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ils-group.ru/index.php/strakhgrz.html>
11. *Статут залізниць України* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF>
12. *Цивільний Кодекс* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>