Содержание

Введение

1. Риски в логистике, их минимизация

2. Минимизация логистических рисков в транспортировке путем страхования

2.1 Страхование подвижного состава (авто КАСКО, ОСАГО)

2.2 Страхование грузов

2.3 Страхование ответственности перевозчика

3. Задачи

Заключение

Список используемой литературы

# Введение

При логистическом обслуживании товары испытывают множество воздействий в результате производственно-технологических операций, а общее число операций в логистике увеличивается многократно - увеличиваются число и размер рисков, разнообразных по своей природе, но по месту возникновения и характеру классифицируемых как логистические. В каждой функциональной сфере бизнеса есть собственный "набор" специфических рисков, но в ЛС, кроме традиционного набора, возникают особые логистические виды рисков. Снижение их величины, сокращение видов зависит от решения ряда прагматических проблем, таких, как, например, определение вида рисков, которые могут возникнуть при выполнении логистических операций или функционировании ЛС.

Для построения эффективной системы управления рисками необходимо обозначить сам предмет управления - риск. Существует довольно большое разнообразие определений этого понятия, и очень важен факт его однозначного понимания и документального фиксирования.

Итак, под риском будем понимать возможность возникновения неблагоприятной ситуации или неудачного исхода производственно-хозяйственной, финансовой или другой деятельности организации. Необходимо отметить, что в числе основных причин возникновения риска - не только статистическая возможность появления неблагоприятной ситуации, но еще и три других фактора внешней и внутренней логистической среды: неопределенность, случайность, противодействие.

Риск - вероятность наступления события, влекущего возникновение ущерба.

При перевозке грузы подвержены рискам утраты или повреждения, что может привести к невыполнению контрактных обязательств одним из партнеров в ЛС. Международное и национальное законодательства устанавливают гарантии возмещения подобных убытков. Для получения более полной защиты собственных интересов грузовладельцы прибегают к помощи страховых компаний, чтобы застраховать свой груз.

Страхование - одна из древнейших категорий общественных отношений. Первоначальный смысл рассматриваемого понятия связан со словом “страх”. Владельцы имущества, вступая между собой в производственные отношения, испытывали страх за его сохранность, за возможность уничтожения или утраты в связи со стихийными бедствиями, пожарами, грабежами и другими непредвиденными опасностями экономической жизни.

В данной работе мы рассмотрим три области страхования - страхование подвижного состава, страхование груза, страхование ответственности перевозчика.

# 1. Риски в логистике, их минимизация

В любой практической реализации логистическая система, от процесса движения грузов до процессов перемещения заказов в рыночном пространстве, охватывает большое количество разнородных аспектов, работа которых находится под воздействием различных факторов и сопряжена с определенным риском.

Надежность является одним из принципов логистики. Должен быть сведен к минимуму, или вообще нейтрализован, риск функционирования логистической системы.

Риск - основное понятие страхования. Под этим термином понимают вероятность возникновения страхового случая, а также примерный размер ущерба от него.

Риск логистической системы как составляющей части предпринимательства имеет различные виды.

1. Коммерческий риск. Выражается в срыве поставок, недополучении продукции, нарушении сроков поставки, невыполнении финансовых обязательств, утрате доли дохода (прибыли) путем нерациональности закупок, транспортировки, хранения и т.п.

2. Риск потери имущества из-за плохих природных условий, включая стихийные бедствия.

3. Риск, возникающий в связи с хищениями и кражей товарно-материальных ценностей, учитывая угон автотранспортных средств.

4. Экологический риск. Выражается в ущербе окружающей среде, например при транспортировке или хранении продукции.

5. Риск наступления гражданской ответственности, возникшей в связи с ущербом, нанесенным юридическим или физическим лицам в процессе логистической деятельности.

6. Технический риск. Риск, связанный с эксплуатацией технических средств логистической системы.

Риски и связанный с ними материальный ущерб в значительной мере могут быть уменьшены работой персонала, занятого в логистическом процессе.

Основными причинами возникновения риска являются три фактора внешней среды, определяемые различными ситуациями или набором обстоятельств: неопределенность, случайность, противодействие, с которыми необходимо считаться, предвидеть, планировать и - если возможно - снижать, уменьшать и предотвращать.

*Неопределенность* рассматривается как сумма обстоятельств, которые можно предвидеть заранее, но нельзя определить, насколько существенно они повлияют на результирующие показатели логистической деятельности. *Случайность* включает обстоятельства, которые могут возникнуть независимо от общей ситуации и в большинстве случаев возникают под воздействием факторов внешней среды.

*Противодействие* **-** намеренное сопротивление обстоятельствам и участников логистического процесса его выполнению.

Для снижения значимости негативных явлений (рисков) обычно создается система "управления риском", которая включает ряд видов деятельности.

***1.*** *Идентификация риска*

Идентификация риска означает выявление источников риска, их видов и возможного ущерб. К наиболее распространенным относят логистические риски, связанные с выполнением соответствующих функций: производства, хранения, маркировки и упаковки, консолидации и разукрупнения, транспортировки различными видами транспорта, документирования, расчетов, распределения и т.д.

а) риски, связанные непосредственно с транспортировкой груза на конкретном перевозочном средстве, включая пожары, дорожно-транспортные происшествия, угон или пропажу транспортного средства, взрывы, повреждения при погрузке, укладке, выгрузке, приеме товара; утрату или повреждение тары, упаковки, утрату или неправильное оформление документов, халатность персонала и т.д.;

б) риски, воздействующие на грузы извне: ДТП, климат, запреты властей, неплатежеспособность или банкротство субподрядчиков, ошибки в оформлении процедур платежей, задержка в пути, утрата или повреждение груза при хранении, складировании и других операциях на складах и при подготовке к транспортировке, высокая концентрация груза, низкий уровень квалификации работников;

в) риски, воздействующие на внешние объекты из-за происшествий с грузом: жертвы аварий, несчастный случай, ожидание выполнения операций, повреждение собственности подрядчика, повреждение чужого имущества, таможенные риски и т.д.;

г) прочие риски, затраты на спасение и аварию, ликвидацию последствий, затраты на сюрвейера или юриста и другие затраты.

Эксперты или специалисты могут идентифицировать грозящие риски до их появления. Важно выделить влияющие на величину риска факторы. К этим рискам относят: вид товара и его упаковку; средство транспортировки (вид транспорта, число транспортных средств и их характеристики); сроки и продолжительность транспортировки и транспортные пути и т.п.

Идентификация риска позволяет впоследствии получить количественную и качественную оценку риска - оценка вероятности наступления опасности, прогнозирование вероятного уровня потерь по стоимости или в натуральном измерении. Полученные оценки позволяют разработать организационно-технические мероприятия для предотвращения (контроля) риска с целью минимизации ущерба и регулирования убытков.

Выявив и идентифицировав вид риска, необходимо знать последствия управленческих решений, связанных с особенностями проявления риска.

Риск может определяться величиной возможных потерь в материально-вещественном (физическом) или стоимостном выражении, если ущерб поддается измерению в денежной форме. В относительном выражении риск определяется величиной возможных потерь, отнесенной к любой базе: имущество предприятия; общие затраты ресурсов; ожидаемый доход (прибыль).

Среда возникновения: внешний риск возникает в результате взаимодействия предприятия с рыночными контрагентами; внутренний риск возникает внутри предприятия, вследствие особенностей организации производства, системы учета и контроля, принятия решений, подбора персонала.

Многие риски связаны со свойствами товара, предъявляемого для логистического обслуживания. Подобные риски можно предотвратить или уменьшить уже на стадии планирования выполнения контракта. Для этого иногда полезно соблюдать некоторые правила:

в контракте присутствуют спецификации (или прилагаются) и устанавливается финансовая ответственность за разрыв контракта;

фиксируются условия поддержания качества товара, согласуются системы стандартов и образцов, процентное содержание веществ, сертификация качества, безопасность поставки и самого товара;

правильно производится упаковка и маркировка, за нарушение - устанавливается штраф. [3]

***2****. Условия поставки*

**Выбор условий контракта.**

Подробно рассматриваются условия формирования цены товара по базисным условиям поставки, т.к. за этим скрывается риск недополучения прибыли. Единственным методом защиты является четкое рассмотрение структуры цены контракта. За время между моментом подписания контракта и моментом поставки цена может измениться. Поэтому по рекомендации ЕЭК в контрактах устанавливается "скользящая цена".

**Форс-мажорные обстоятельства.**

Труднее всего оценивать и предотвращать риски, которые возникают в результате форс-мажорных обстоятельств. В качестве таковых не признаются обычные коммерческие риски - колебания конъюнктуры, изменения цен, банкротство.

**Расторжение контракта.**

Подробно и четко фиксируются условия расторжения контракта - порядок возмещения убытков, выплаты неустойки, штрафов.

Контракт можно расторгнуть при следующих обстоятельствах: замена исполнителя, дополнительные соглашения о прекращении обязательств.

Реализация права на расторжение контракта вследствие нарушения его условий ограничена - это может быть только просрочка поставок.

***3.*** *Выбор партнера*

Выбор партнера (посредника) в ЛС также позволяет снизить риски, связанные с незнанием обстоятельств и условий его деятельности. Многие западные мониторинговые фирмы советуют в этом случае использовать правило 5 "С":

Характер (character) - репутация в деловом мире, ответственность и готовность выполнить обязательства.

Финансовые возможности (capacity) - способность погасить ссуду, кредит или другой долг за счет текущих денежных поступлений или продажи активов.

Имущество (capital) - величина и структура акционерного и уставного капитала.

Обеспечение (collateral) - виды и стоимость активов.

Общие условия (conditions) - состояние конъюнктуры и другие факторы внешней среды.

Кроме того, необходимо проверять возможности логистических контрагентов с помощью собственной системы информации или профессиональных систем типа **Due Diligence.** Информацию о реальном финансовом положении клиента или контрагента можно получить: в Торгово-промышленной палате, банках, отчетах, аудиторских и страховых компаниях, союзах предпринимателей, фондовых и других биржах, консалтинговых компаниях. Подобная информация позволяет значительно снизить риски потерь, связанных с посредниками или партнерами, которых впервые привлекают к участию в логистическом процессе, а также узнать об изменении положения у "давних" контрагентов.

***4.*** *Оценка рисков и определение ущербов*

Способность управлять рисками, т.е. снижать, компенсировать и предотвращать потери, определяется после выявления характера риска и получения его количественных и качественных оценок. При ***оценке рисков*** применяются несколько основных подходов и множество методов.

Согласно ***теоретическому подходу*** риск рассчитывается:

на основе логических рассуждений, эмпирически - путем экстраполяции прошлых ситуаций и прогнозирования их на будущее;

на основе статистики - путем изучения статистики потерь с установлением частоты появления определенных уровней потерь;

экспертно - на основе оценок и информации, полученной от экспертов;

расчетно-аналитически - путем построения кривой распределения вероятностей потерь.

Выбор методов оценки риска чаще всего связан с обстоятельствами и необходимой точностью оценок ущербов (прибылей) от невыполнения договоров, сделок и других операций.

Разнообразные методы оценки риска - от простейших, позволяющих сориентироваться в сложившейся ситуации, до современных математических методов - позволяют получить точные количественные оценки с прогнозируемой динамикой.

Результаты оценки, как правило, позволяют в дальнейшем принять решение о мерах компенсации, снижения или предотвращения логистического риска, в основе которых лежат существующие и постоянно модифицируемые методы. В их числе:

Диверсификация - распределение инвестируемых средств между различными объектами вложения капитала в ЛС, которые непосредственно не связаны между собой, что способствует снижению риска и уменьшению потерь.

Передача риска (снижение риска) - передающая сторона (трансфера) передает риск принимающей стороне (трансфери) на основе заключения контракта.

Лимитирование - установление предельных сумм расходов, продажи, кредита и т.п.

Страхование - передача или распределение рисков, возникающих у одного лица, между рядом лиц.

Устранение риска - отказ от некоторых видов деятельности, связанных с риском.

Основные пути минимизации рисков в логистике

Минимизация рисков, возникающих в ЛС, основывается на ряде организационно-экономических мероприятий, целенаправленно и превентивно уменьшающих вероятность возникновения рисков:

* Наличие информации - достоверной, своевременной и полной.
* Управляющих воздействиях в ЛС, снижающих вероятность возникновения рисков и уменьшающих их негативные последствия.
* Использование нормативных материалов - для правильного реагирования на возникновение рисковых ситуаций.
* Наличие развитой логистической инфраструктуры: транспортной и информационной.
* Страхование процессов транспортировки, складирования, грузопереработки.
* Предотвращение дальнейшего ущерба от рисков.

# 2. Минимизация логистических рисков в транспортировке путем страхования

Страхование - *сбор небольших* ***страховых*** *премий с большого* ***количества клиентов и формирование страхового*** *фонда для* ***покрытия вероятного страхового*** *случая.*

Немаловажным фактором этого вида снижения логистических рисков является влияние на промышленные и торговые компании банковских структур, которые с большей охотой осуществляют кредитование клиентов при условии страхования перевозимых грузов. При оплате сделок с помощью документарного аккредитива требования к страховому покрытию обязательно включаются в аккредитивное соглашение.

Страхование - как метод снижения риска - состоит в попытке полностью перенести риск на какое-нибудь ***третье*** *лицо.* С этой целью прибегают к страхованию своих действий, имущества, ответственности, здоровья и жизни работников или к поиску "гарантов", полностью перекладывая свой риск на страховую компанию либо на соответствующих гарантов. [3]

Страхование подвижного состава. На страхование принимаются:

* тяговый подвижной состав (локомотивы всех видов, дизель-поезда, турбопоезда, авто - и мотодрезины, автомотрисы, мотовозы);
* вагоны (пассажирские, багажные, почтовые, почтово-багажные, рестораны, служебные, изотермические, специальные вагоны, полувагоны, крытые платформы, цистерны, цементовозы, транспортеры, вагоны для перевозки: скота, живой рыбы, легковых автомобилей, битума).

На страхование принимаются все серии подвижного состава, приписанные и находящиеся в инвентарном парке станций примыкания, локомотивных и моторовагонных депо, а также соответствующих предприятий.

риск страхование минимизация логистический

Страховым случаем является совершившееся событие, предусмотренное договором страхования, выразившееся в *уничтожении (утрате)* или *повреждении* застрахованного подвижного состава, наступившее в результате:

* крушения, аварии, столкновения или схода с рельсов, происшедших как во время поездок, так и при маневрировании;
* пожара, взрыва;
* стихийных бедствий (удара молнии, бури, наводнения, урагана, ливня, землетрясения, обвала, оползня, снегопада, града, смерча);
* противоправных действий третьих лиц;
* падения пилотируемых и непилотируемых летательных аппаратов, космических объектов, частей их конструкций.

# 2.1 Страхование подвижного состава (авто КАСКО, ОСАГО)

Автострахование - один из самых популярных и востребованных видов страхования в настоящее время, утверждают эксперты рынка страхования. Сегодня каждый банк, выдавая автокредит на крупную сумму, в обязательном порядке требует от клиента застраховать покупаемый автомобиль.

Автострахование включает в следующие разделы: частичное КАСКО, полное КАСКО и ОСАГО.

**КАСКО дословно** - комплексное страхование автотранспортных средств. В отличии от **ОСАГО (**обязательное страхование гражданской ответственности где законом установлены единые правила и условия страхования на территории Р. Ф закон об ОСАГО) КАСКО является добровольным видом страхования и у каждой страховой компании условия и правила могут быть различными.

**Страхование транспортных средств (АВТО КАСКО) может включать в себя**:

* страхование самого автомобиля и установленного на нем дополнительного оборудования;
* страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств - может быть обязательным и добровольным;
* страхование жизни и здоровья лиц от несчастного случая, находящихся в момент наступления страхового случая в застрахованном транспортном средстве.

Рисками, по которым проводится страхование, являются:

**"Ущерб" -** повреждение или уничтожение транспортного средства (его частей) в результате дорожно-транспортного происшествия, пожара, взрыва, стихийных бедствий, падения инородных предметов, повреждение животными, а также повреждение транспортного средства в результате противоправных действий третьих лиц;

**"Хищение"** - утрата транспортного средства и/или установленного на нем дополнительного оборудования, отдельных узлов, агрегатов и частей в результате кражи, грабежа, разбоя, угона;

**"Ущерб по дополнительному оборудованию" -** повреждение или уничтожение дополнительного оборудования в результате ДТП, пожара, взрыва, стихийных бедствий, падения инородных предметов, противоправных действий третьих лиц;

**"Гражданская ответственность при эксплуатации транспортных средств" -** ответственность страхователя или лиц, допущенных страхователем к управлению и указанных в договоре страхования (страховом полисе), перед потерпевшими лицами за нанесенный имущественный или физический вред, возникший вследствие случайных событий (ДТП) при использовании застрахованного транспортного средства страхователем или уполномоченным им лицом/лицами.

**"Несчастный случай" -** наступившие в результате несчастных случаев, произошедших в результате ДТП, пожара, взрыва, стихийных бедствий, падения инородных предметов, повреждения транспортного средства животными: временная утрата трудоспособности, постоянная утрата трудоспособности (инвалидность) застрахованных лиц.

По дополнительному соглашению страхователя и страховщика может быть застрахован риск телесных повреждений, гибели пассажиров и водителя застрахованного транспортного средства в результате противоправных действий третьих лиц.

**Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) -** это вид страхования ответственности, который в России появился с 1 июля 2003г. с вступлением в силу *Федерального закона № 40-ФЗ от 25 апреля 2002 г. "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств"*. ОСАГО вводилось как социальная мера, направленная на создание определённых финансовых гарантий в отношениях по поводу возмещения между участниками автомобильных аварий. Её особенностями в России являются государственное установление правил страхования и государственное регулирование тарифов.

Объектом ОСАГО являются имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца автотранспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании автотранспортного средства на территории Российской Федерации. К страховому риску по ОСАГО относится наступление гражданской ответственности при ДТП.

*Субъекты ОСАГО*

* Страховщики - страховая организация, которая вправе осуществлять обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в соответствии с разрешением (лицензией), выданным федеральным органом исполнительной власти по надзору за страховой деятельностью в установленном законодательством Российской Федерации порядке.
* Страхователи - лицо, заключившее со страховщиком договор обязательного страхования. Так как контроль за наличием страхового полиса и его действительности предусмотрен на многих стадиях использования автотранспорта, то охват страхового поля здесь приближается к 100 %.
* Выгодоприобретатели - третьи лица, которым был причинён ущерб в автомобильной аварии.
* Страховые посредники - агенты и брокеры.
* Профессиональное объединение страховщиков - Российский союз Автостраховщиков (РСА), аккумулирующее средства резервов гарантий и текущих компенсационных выплат и осуществляющее компенсационные выплаты.

Страховые тарифы по ОСАГО устанавливаются Правительством Российской Федерации. При расчёте страхового тарифа на базовую ставку мультиплицируются коэффициенты. Размер страховой премии поставлен в зависимость от мощности двигателя автомобиля, места регистрации, возраста и стажа водителей. Повышающие коэффициенты, установленные для водителей в возрасте до 22 лет, или со стажем вождения до 3 лет, увеличивают размер страховой премии до 70 %.

ОСАГО является важным видом страхования.

# 2.2 Страхование грузов

На страхование принимаются грузы, перевозимые по суше, воздушным и водным путем. Договор страхования может быть заключен на одном из следующих условий:

1)"без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения". По этому варианту страховщик обязан возместить убытки только от полной гибели всего или части груза, происшедшие вследствие стихийных бедствий, пропажи транспортного средства без вести и аварий при погрузке, укладке и выгрузке груза и приеме топлива транспортным средством. При пожаре, взрыве, крушении или столкновении поездов, судов, самолетов с любым внешним предметом, в том числе с другим транспортным средством, ущербом считается не только полная гибель груза, но и его повреждение. Страховая организация компенсирует также убытки и взносы по общей аварии и произведенные расходы по спасанию груза, уменьшению убытка и установлению его размера;

2)"с ответственностью за частную аварию". Здесь под ущербом понимается повреждение или полная гибель груза. Кроме того, возмещаются убытки по общей аварии и расходы по спасанию груза;

3)"с ответственностью за все риски". Данный вариант предусматривает оплату убытков от повреждения или полной гибели груза, происшедших по любой причине (включая кражу, грабеж, недоставку груза), а также убытков по общей аварии и расходов по спасанию груза.

Перечисленные условия в отдельных случаях могут быть дополнены. Так, грузы, подверженные бою, лому, утечке, можно застраховать от этих рисков. Вместе с тем по данному виду страхования также установлены определенные ограничения обязательств страховой компании. Кроме традиционно невозмещаемых убытков по всем вариантам не компенсируются потери, явившиеся следствием естественных свойств грузов (химических изменений, внутренней порчи, усушки, плесени и т.д.), происшедшие по причине влияния температуры, трюмного воздуха, порчи червями, грызунами, насекомыми, связанные с несоответствующей упаковкой грузов и отправлением их в поврежденном состоянии и т.п.

Договоры страхования заключаются как на разовую перевозку, так и на перевозки в течение определенного периода (обычно до одного года). В первом случае страхователь в заявлении о страховании указывает название груза, его вес и стоимость, род упаковки, номера и даты перевозочных документов, вид транспорта, на котором перевозится груз, пункты отправления, назначения и перегрузки груза, дату и способ его отправки (навалом, насыпью, в контейнере и т.п.), наличие охраны или сопровождения груза, а также условия страхования. В частности, заявленная страхователем страховая сумма не должна быть выше стоимости груза, указанной в перевозочных документах. Соглашения долгосрочного характера в основном заключают организации, имеющие большое количество отгрузок в течение года и нуждающиеся в постоянной страховой защите. Такие соглашения оформляются генеральным полисом. По нему застрахованными считаются все указанные в договоре грузы, отправленные в течение срока действия генерального полиса. В генеральном полисе, кроме характеристики принимаемых на страхование грузов, указываются примерный оборот и график поставок, страховая сумма по одному транспортному средству, особенности уплаты страховой премии и др.

В рамках действия генерального полиса страховщик несет обязательства только за своевременно заявленные перевозки груза. Поэтому по каждой отправке, подпадающей под действие генерального полиса, страхователь обязан представлять в страховую организацию предусмотренные сведения. В свою очередь, по требованию страхователя страховщик обязан выдать отдельные страховые полисы по конкретным партиям груза, на которые распространяется действие генерального полиса. При несоответствии содержания отдельного страхового полиса генеральному предпочтение отдается первому. Но в любом случае, как при страховании единичной перевозки, так и по генеральному полису, обязанность страховой компании по возмещению убытков обычно начинается с момента передачи груза для перевозки, продолжается в течение всей перевозки по установленному маршруту (включая перегрузки и перевалки, а также хранение на складах в пунктах перегрузки и перевалки) и оканчивается с момента доставки груза на склад грузополучателя или другой указанный склад в пункте назначения.

При обращении за возмещением выгодоприобретатель предъявляет документы, доказывающие его интерес в застрахованных грузах (коносаменты, счета-фактуры и другие перевозочные документы) и наличие страхового случая (выписка из судового журнала, протокол о дорожно-транспортном происшествии, коммерческий акт, накладная с отметкой об убытке и т.п.). Для определения размера ущерба используются акты осмотра груза, экспертизы, оценки и другие документы, а также счета на произведенные расходы. При полной гибели, утрате груза, его пропаже без вести вместе с транспортным средством или если, по мнению эксперта, произошла полная порча груза, ущербом считается стоимость погибшего (утраченного, пропавшего без вести) груза за вычетом стоимости спасенного груза. При повреждении груза ущерб равен сумме его обесценения, т.е. разнице между первоначальной стоимостью груза и его стоимостью в поврежденном состоянии. Выплата возмещения производится с учетом установленной франшизы, которая широко применяется в страховании грузов. Размер франшизы приближен к нормам естественной убыли того или иного груза, либо ее расчет базируется на статистических данных предыдущих убытков.

# 2.3 Страхование ответственности перевозчика

**Действующее законодательство, устанавливающее ответственность перевозчика при внутренних перевозках.** В процессе осуществления своей деятельности у перевозчика может возникнуть договорная и внедоговорная ответственность. Первая наступает вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения договора перевозки, вторая - в случаях причинения вреда, не связанного с договорными обязательствами.

*Перевозчик* - это транспортное предприятие, которое выдает перевозочный документ (например, коносамент, билет и др.) и осуществляет перевозку грузов и/или пассажиров. *Ответственностью перевозчика* является мера принудительного имущественного воздействия, применяемая к перевозчику, нарушившему правила или договорные условия перевозки. Ответственность перевозчика выражается во взыскании штрафа либо в возмещении ущерба.

Страхование гражданской ответственности перевозчика ориентировано на имущественные интересы, связанные с ответственностью страхователя (транспортной компании) за вред, причиненный пассажирам, грузовладельцам и иным третьим лицам (например, грузополучателя).

При страховании гражданской ответственности потерпевшим физическим и юридическим лицам выплачивается денежное возмещение в суммах, которые были взысканы по гражданскому иску в пользу потерпевших в случае причинения им увечья или смерти и/или гибели или повреждения их имущества в результате страхового события.

Применительно к гражданской авиации субъектом гражданской ответственности перед третьими лицами является владелец воздушного судна, использующий его в момент причинения вреда. Страхователями при страховании гражданской ответственности авиаперевозчика являются лица, эксплуатирующие воздушные суда в силу принадлежащего им права собственности, права хозяйственного владения либо эксплуатирующие воздушные суда на других законных основаниях.

Под вредом понимают смерть, телесное повреждение или ущерб, нанесенный имуществу третьих лиц на поверхности земли и вне воздушного судна в результате физического воздействия корпуса судна или выпавшего из него лица или предмета.

Вопросы страхования гражданской ответственности авиаперевозчика регулируются нормами международного воздушного права, в частности, Римской конвенцией о возмещении вреда, причиненного иностранными воздушными судами третьим лицам на поверхности, в которой участвует и Россия. По договору страхования ответственности перевозчика страховщик оплачивает суммы, которые страхователь (т.е. авиаперевозчик) обязан выплатить по закону в качестве возмещения за нанесение телесных повреждений или причинение ущерба имуществу третьих лиц в результате страхового события, связанного с действием воздушного судна или выпадением из него какого-либо лица или предмета. Аналогично проводится страхование гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами, а также за сохранность груза.

На морском транспорте проводится страхование ответственности судовладельцев, которое рассматривается в качестве самостоятельной отрасли страхования. На страхование принимаются обязательства судовладельца, связанные с причинением вреда жизни и здоровью пассажиров, членов судового экипажа, лоцманов, грузчиков в порту и т.п. Кроме того, объектом страхования здесь выступают обязательства, связанные с причинением вреда имуществу третьих лиц. В перечень имущества входят другие суда, грузы, личные вещи членов экипажа, пассажиров и иных лиц, портовые сооружения (причалы, портовые краны, средства навигационной безопасности в акватории порта и др.).

К числу рисков, принимаемых на страхование, также относятся обязательства:

* связанные с причинением вреда окружающей среде (например, от разлива нефти в результате кораблекрушения);
* возникшие из-за претензий компетентных органов (портовой администрации, таможни, карантинной службы), предъявляемых к судовладельцу;
* по особым видам морских договоров (например, договор о спасении судна, терпящего бедствие, договор буксировки судна, севшего на мель, и др.);
* расходы судовладельца по предупреждению ущерба, уменьшению или определению размера убытка.

Страхование ответственности судовладельцев осуществляется через *клубы взаимного страхования.* Клуб взаимного страхования - это особая форма организации морского страхования на взаимной основе между судовладельцами. По существу клуб представляет собой общество взаимного страхования.

На автомобильном транспорте проводится страхование ответственности автоперевозчика на случай возникновения убытков, связанных с эксплуатацией автотранспорта как перевозочного средства и обусловленных претензиями о компенсации причиненного вреда со стороны лиц, заключивших с перевозчиком договор о перевозке грузов. Условия наступления и объем ответственности автоперевозчика определяются национальными законодательствами каждой страны, а также нормами международного права (Конвенция о договоре международной перевозки грузов по дорогам).

Страхование ответственности автоперевозчика относится к добровольным видам страхования. Однако в международном автомобильном сообщении это страхование получило широкое развитие, поскольку является дополнительной гарантией для грузовладельца выполнения обязательств, взятых на себя автоперевозчиком.

В договор страхования ответственности автоперевозчика в международном сообщении обычно включаются следующие основные риски:

* ответственность автоперевозчика за фактическое повреждение и/или гибели груза при перевозке груза и за косвенные убытки, возникшие вследствие таких обязательств;
* ответственность автоперевозчика за ошибки или упущения служащих (перед клиентами за финансовые убытки последних);
* ответственность автоперевозчика перед таможенными властями (за нарушение таможенного законодательства);
* ответственность перед третьими лицами в случаях причинения вреда грузам.

# 3. Задачи

Расчет экономической эффективности предлагаемой схемы товародвижения спиртных напитков

|  |  |
| --- | --- |
| показатель | значение |
| Годовая экономия от организации приемки продукции от заводов на складе фирмы, организованном в Кишиневе, долл.  | 71680 |
| Годовая экономия, получаемая от разницы железнодорожных тарифов за перевозку импортного и внутреннего грузов, долл.  | 207200 |
| Годовая экономия, получаемая от разницы стоимости погрузочно-разгрузочных работ по двум схемам товародвижения, долл.  | 448000 |
| Годовая экономия, получаемая от ликвидации автомобильных перевозок по Москве, долл.  | 134400 |
| Годовой экономический эффект от внедрения оптимизированной схемы товародвижения спиртных напитков, долл.  | 627280 |
| Срок окупаемости капитальных вложений, необходимых для реализации предлагаемой схемы товародвижения, лет | 0,6 |

Расчет полных затрат по схемам транспортировки нефтепродуктов

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| №п/п | Наименование показателя | Вариант 1 | Вариант 2 | Вариант 3 |
| 1 | Стоимость транспортировки нефтепродуктов, долл.  | 1240272 | 1130976 | 1165248 |
| 2 | Стоимость подачи транспортных средств под погрузку, долл.  | 18211 | 22023 | 0 |
| 3 | Стоимость перевалки нефтепродуктов на нефтебазах, долл.  | 168000 | 168000 | 192000 |
| Итого затрат (полные затраты), долл | 1426483 | 1320999 | 1357248 |

Оптимальный вариант доставки груза автомобильным транспортом на основе использования критерия минимума затрат на транспортировку товара является 2 вариант доставки.

# Заключение

Риск - основное понятие страхования. Под этим термином понимают вероятность возникновения страхового случая, а также примерный размер ущерба от него. Минимизация рисков, возникающих в ЛС, основывается на ряде организационно-экономических мероприятий, целенаправленно и превентивно уменьшающих вероятность возникновения рисков.

Страхование - как метод снижения риска - состоит в попытке полностью перенести риск на какое-нибудь ***третье*** *лицо.* С этой целью прибегают к страхованию своих действий, имущества, ответственности, здоровья и жизни работников или к поиску "гарантов", полностью перекладывая свой риск на страховую компанию либо на соответствующих гарантов. Возмещение убытков производится из средств страхового фонда, который находится в ведении страховой организации (страховщика).

Для покупателей целесообразным является страхование товара (груза). При этом объектом страхования является груз, а договор страхования со страховщиком заключается по инициативе самого владельца груза. Страхование грузов организуется следующим образом:

1) по каждой отдельной перевозке;

2) для каждой отдельной партии поставки;

3) на годовой срок, по годовому сроку страхования.

При страховании грузов учитываются условия "от всех рисков" или "от аварии", возможно страхование отдельных или дополнительных рисков.

Условие страхования "от всех рисков" предусматривает возмещение тех убытков, которые могут возникнуть во время перевозки грузов. При условии страхования "от аварии" возмещаются те убытки, которые были понесены в результате причинения грузу ущерба вследствие уничтожения или повреждения средств транспорта при дорожных происшествиях. Суммы ответственности перевозчика зависят от вида транспорта и работ.

**Действующее законодательство, устанавливающее ответственность перевозчика при внутренних перевозках.**

В процессе осуществления своей деятельности у перевозчика может возникнуть договорная и внедоговорная ответственность. Первая наступает вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения договора перевозки, вторая - в случаях причинения вреда, не связанного с договорными обязательствами.

Наибольшую важность среди различных видов страхования ответственности имеет обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств (ОСАГО) в силу его массовости, затрагивающей большинство активного населения страны и автострахование (КАСКО) - комплексное страхование автотранспортных средств.

# Список используемой литературы

1. Беспалов Р.С. Транспортная логистика, новейшие технологии построения эффективной системы доставки. - М.: Вершина, 2008. - 384с.

2. Международные автомобильные перевозки, Ч.1. Организационные и правовые аспекты: УЧ. Пособие/ Под. Ред. Ю.С. Сухина, В.С. Лукинского. - СПб.: СПбГИЭА, 2000. - 170с.

3. Корпоративная логистика 300 ответов профессионалов / Под общей и научной редакцией В.И. Сергеева. - М.: ИНФА. - М, 2005. - 978с.