

Оценка рисков в прохождении товаров по логистической цепочке

Любовь Федотова,
Начальник отдела страхования грузов ответственности
ТЭК СГ Межрегионгарант

Риски в логистическом процессе – тема фундаментальная и осветить её в одной статье практически невозможно. Кроме того, управление рисками в логистике имеет особую специфику и настоящих специалистов в этой области не много. Некоторые публикации в печати могут дать представление заинтересованным лицам, насколько далека на сегодняшний день теория риск-менеджмента логистических систем, от её практического применения в России и странах СНГ. Поэтому, сразу сузим рассматриваемый вопрос, до оценки наиболее вероятных рисков в транспортной и складской логистике. Подчеркну, что те риски, которые будут рассматриваться в настоящей статье, будут рассмотрены с точки зрения их минимизации с помощью страхования. Хотя, все прекрасно понимают, что попытка снизить с помощью страхования логистические риски не может гарантировать надёжного функционирования всей логистической цепочки. Оценка, управление, предупреждение, минимизация и распределение рисков – задача для комплексного решения, которая может быть решена руководящим составом торговой компании или компании-производителя при помощи различных методик управления рисками.

Логистическая система, на практике представляет собой не отдельную организацию с единым управлением, а совокупность взаимодействия заинтересованных сторон в виде звеньев логистической системы, с определенными потенциальными возможностями и сферой компетентности. Под заинтересованными сторонами в логистической системе понимаются логистические звенья, с чьими интересами и прибылью связан успех производственной или торговой организации. Комплексный подход при решении задач продвижения товара от Производителя к Потребителю осуществляет *Комплексная логистика*, — которая осуществляет системный подход к организации всего цикла жизни товара и связанных с ним мероприятий в период от момента производства его комплектующих до момента потребления. Это эффективная система управления материальными, информационными и финансовыми потоками, связанными с жизненным циклом товара. *Транспортная логистика* это система организации доставки по перемещению каких-либо материальных предметов, веществ и пр. из одной точки в другую по оптимальному маршруту с минимальными затратами и в оптимальные сроки.

Задачи, решаемые транспортной логистикой:

- выбор вида транспортного средства;
- определение маршрутов;
- организация транспортировки груза;

Основной задачей *складской логистики* является оптимизация бизнес процессов приемки, обработки, хранения и отгрузки товаров на складах. Складская логистика определяет правила организации складского хозяйства, процедуры работы с товаром и соответствующие им процессы управления ресурсами (человеческими, техническими, информационными).

Задачи, решаемые складской логистикой:

- Приемка товара на склад, учет, размещение;
- Ответственное хранение товаров на складе;
- Обработка товаров;
- Управление запасами;
- Маркировка;
- Комплектование и упаковка товаров;

Исходя из задач, которые решают транспортная и складская логистики, можно выделить основные виды рисков, которые могут возникнуть на каждом этапе этой логистической цепочки. Под риском принято понимать возможность возникновения неблагоприятной ситуации или неудачного исхода деятельности организации в той или иной области. 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*.

Неопределенность – это сумма обстоятельств, которые можно предвидеть заранее, но нельзя определить, насколько существенно они повлияют на итоговые показатели логистической деятельности. Данный фактор часто вообще не учитывается при оценке рисков, но его влияние на результаты деятельности может быть довольно значительным.

Случайность – это сумма обстоятельств, которые возникают независимо от общей ситуации и, как правило, под воздействием факторов внешней среды. Случайность усиливает влияние неопределенности.

Противодействие – это намеренное сопротивление обстоятельствам и участникам логистического процесса при его выполнении. Наличие противодействия – не обязательно вражеские происки (хотя иногда действия чиновников или представителей местной администрации иначе не назовешь). Сюда относятся и умелые действия конкурентов, использующих сложившиеся обстоятельства в своих интересах, и действия контрагентов или третьих лиц, которые выполняют или не выполняют условия договора.

Для транспортной логистики выделяют следующие риски:

- а.) Коммерческий риск. Выражается в срыве поставок, недополучение продукции, увеличение транспортных издержек нарушении сроков поставки, невыполнении финансовых обязательств, утрате доли дохода (прибыли);
- б.) Риск ущерба в результате изменения погодных условий, включая стихийные бедствия;
- в.) Технические риски. Связаны с эксплуатацией технических средств логистической системы;
- г.) Риск утраты груза в результате хищения, учитывая пропажу груза без вести или угон транспортного средства вместе с грузом;
- д.) Экологический риск. Выражается в ущербе окружающей среде, например, при транспортировке или хранении продукции;
- е.) Риск наступления гражданской ответственности, возникшей в связи с ущербом, нанесенным юридическим или физическим лицам в процессе логистической деятельности.

Для складской логистики выделяют следующие риски:

- а.) Превышение объема хранения, т.е. нарушение производственного ритма;
- б.) Утрата (хищение) имущества;
- в.) Повреждение или уничтожение товара в результате поломки систем жизнеобеспечения: водопровода, электропроводки, канализационных систем и т.д.
- г.) Повреждение или утрата в процессе хранения и обработки в результате неосторожности или ошибки работников склада;
- д.) Риск повреждения или уничтожения в результате пожара, стихийных бедствий.

Практически все эти риски можно застраховать. Проще всего Страховые компании оценивают и соответственно берут на страхование имущественные риски. Коммерческие и финансовые риски, так же, как и риски гражданской ответственности оценить гораздо сложнее в силу их специфичности на российском рынке и сложности получения исходных данных для объективной оценки рисковости.

Риск, с точки зрения страхования.

Риск – основное понятие страхования и это всегда вероятностное событие или совокупность событий, в результате наступления которых может быть нанесен ущерб застрахованному имуществу, либо иному объекту страхования. Под этим термином обычно понимают вероятность возникновения страхового случая, а также примерный размер ущерба от него. Надо учитывать, что для каждого вида страхования подразумеваются различные риски.

Любой риск обладает следующими характеристиками:

- 1) наличием большого количества единиц, подверженных риску;
- 2) случайным характером потерь;
- 3) некатастрофическим характером потерь;
- 4) возможностью расчета вероятности потерь;
- 5) невысокой страховой премией.

Вследствие изменений в окружающей среде происходит постоянное изменение риска. Для оценки риска используют различные методы — метод индивидуальных оценок, метод средних величин и метод процентов.

Под оценкой риска в общем виде следует понимать:

- 1) оценку риска в смысле опасностей, которым он может быть подвержен;
- 2) степень и вероятность причинения ущерба в результате воздействия таких опасностей;
- 3) наиболее рациональное и глобальное страховое покрытие, необходимое для данного объекта страхования;
- 4) условия осуществления такого страхования и наличие экономически обоснованных ставок;
- 5) процесс ликвидации и минимизации убытков;
- 6) размер и целесообразность перестраховочной защиты;
- 7) инспектирование риска, осуществление мер контроля над ним;
- 8) оценка возможных последствий страхового случая.

Организация страхования грузов, как пример минимизации логистических рисков

Для Производителей или Покупателей, которым необходимо доставить свой товар на склад Получателя, целесообразным является страхование груза от случайностей, которые могут стать причиной утраты или повреждения груза. Это достаточно развитый вид страхования в России и можно найти почти идеальное соотношение стоимости страхового Полиса и качества предоставляемого страхового покрытия. Есть компании, которые занимаются этим видом не один год и зарекомендовали себя, как Страховщики, на которых действительно можно положиться в случае возникновения неприятностей. При этом надо помнить, что *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 (выписывается Полис страхования);
- 2) для каждой отдельной партии поставки (выписывается Генеральный Полис);
- 3) на годовой срок, по годовому сроку страхования, где каждый груз будет заявлен на страхование уже в рамках годового соглашения (оформляется Генеральный Договор страхования грузов).

При страховании грузов можно оформить Договор Страхования «от всех рисков» или «от частной аварии», возможно страхование отдельных или дополнительных рисков.

Условие страхования «от всех рисков» - наиболее широкое и предусматривает возмещение тех убытков, которые могут возникнуть не только во время перевозки груза, но и его хранения на промежуточных складах, а так же при погрузке или выгрузке. При условии страхования «от частной аварии» возмещаются те убытки, которые были понесены в результате причинения грузу

ущерба вследствие уничтожения или повреждения средств транспорта. Этот вид наиболее широко применяется при страховании грузов морским транспортом.

Следует отличать страхование грузов от страхования ответственности Перевозчика / Экспедитора. Это два разных вида страхования. На грузоперевозчика законом возлагается ответственность возмещения убытков, возникших в результате перевозок. Но эта ответственность возникает лишь в случае наличия вины. Т.е. если Перевозчик докажет, что ущерб, кража, ДТП произошли не по его вине, то ни о каком возмещении убытка речи быть не может. Ответственность международного грузоперевозчика вообще находится в пределах определенной суммы установленной международными нормативными актами.

Процедура осмотра грузов и заявление претензий

После доставки груза к грузополучателю сам груз и сопровождающие его документы следует проверить и, руководствуясь действующими инструкциями, произвести осмотр транспортных средств, контейнеров, грузовых мест, определить возможные повреждения, недостачу, или полную гибель груза. Грузополучатель должен в минимальные сроки предъявить претензии грузоперевозчику или грузоотправителю, а так же заявить о случившемся в страховую компанию. Письменная претензия о порче груза, его недостаче или скрытом ущербе должна предъявляться перевозчику в установленные сроки:

- 1) при морской транспортировке – срок 3 дня с момента передачи груза;
- 2) при воздушной транспортировке – срок 14 дней с момента передачи груза;
- 3) при железнодорожной транспортировке – срок 7 дней с момента получения груза;
- 4) при автомобильной транспортировке – срок 7 дней с момента передачи груза.

При не предъявлении грузоперевозчику письменной претензии в предусмотренные сроки право иска аннулируется, и транспортная фирма-перевозчик не несет ответственности за причиненный ущерб. Что в конечном итоге может послужить основанием для отказа в выплате и страхового возмещения.