

Тема 10. Транспортне забезпечення та страхування ЗЕД підприємств

План

1. Транспортні послуги на світовому ринку послуг.
2. Організація зовнішньоекономічних перевезень.
3. Специфіка діяльності транспортно-експедиційних підприємств.
4. Сутність страхування у ЗЕД. Специфіка страхування у ЗЕД
5. Ризики в ЗЕД та їх страхування. Страхування валютних ризиків
6. Страхування при здійсненні транспортних перевезень

1. Транспортні послуги на світовому ринку послуг.

Зовнішньоекономічна діяльність загалом і зовнішньоторговельна зокрема тісно пов'язані з транспортними операціями. Здійснюючи ЗЕД, учасники транспортного процесу вступають у складні відносини, механізм яких формується під впливом політичних і економічних чинників, комерційних і правових міжнародних і національних норм, звичаїв та ін. Тому власнику вантажу необхідні професійні знання законодавства різних країн, міжнародних угод (конвенцій), звичаїв, техніко-економічних характеристик транспортних засобів, пунктів перевантаження вантажів, ринку транспортних і посередницьких послуг.

Здійснюючи міжнародні транспортні операції, перевізники надають вантажовласникам транспортні послуги, які є специфічним товаром міжнародної торгівлі.

Продукцією транспорту є безпосередньо сам процес переміщення товарів від виробника до споживача. Транспортні послуги є з'єднувальною ланкою між продавцем і покупцем.

Транспортні послуги, як і будь-які послуги, мають свої особливості:

- Транспорт не виробляє нового товару чи продукту, але саме завдяки їх переміщенню з одного місця в інше забезпечується продовження процесу виробництва та обігу, має місце кінцеве споживання вироблених товарів. Переміщення товарів, продукції з місця виробництва до місця споживання є тією споживчою вартістю, яку створює транспорт.

- Реалізація транспортних послуг виражається у тому корисному ефекті, який не може виникати, зберігатися і реалізовуватися у відриві від транспорту.

- На транспортні послуги, що надаються у сфері ЗЕД, впливають всі фактори, що характеризують розвиток ринкової економіки: коливання попиту та пропозиції товарів, цін на нафту, валютного курсу, ступінь втручання держави у зовнішньоекономічну діяльність, стан політичних та економічних відносин різних держав тощо.

Міжнародні перевезення – це перевезення вантажів або пасажирів між кількома країнами, особливістю яких є обов'язковий перетин кордону як мінімум хоча б двох суміжних країн.

Як правило, процес доставки товару у міжнародній торгівлі включає, перш за все, його перевезення від внутрішнього пункту виробництва А до прикордонного пункту (порту) Б країни-продавця; далі міжнародне транзитне або морське перевезення від пункту Б до прикордонного пункту (порту) В країни-покупця (якщо країни-партнери не мають спільного сухопутного кордону) і, врешті-решт, транспортування від пункту В до внутрішнього пункту споживання Г.

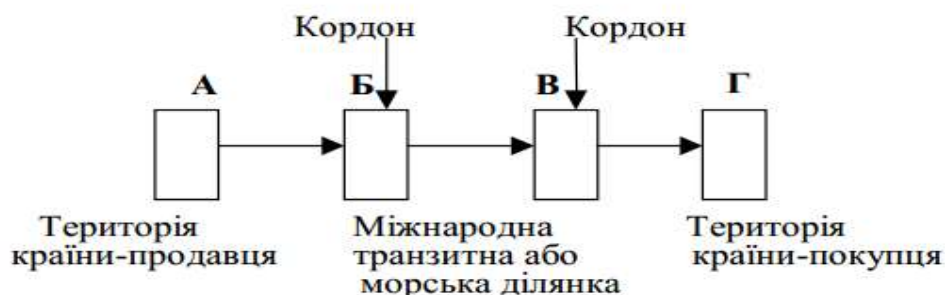


Рис. 1. Схема процесу доставки товару у міжнародній торгівлі

Під транспортними операціями в їх безпосередньому значенні розуміють забезпечення перевезення вантажу на ділянках А – Б, Б – В, В – Г. Ці операції здійснюються згідно договорів вантажовласників з перевізниками відповідних видів транспорту загального користування. Транспортні операції вважаються міжнародними, якщо вони пов'язані з переміщенням зовнішньоторгових вантажів на ділянках маршруту перевезення Б – В. Правові відносини, які виникають у таких транспортних операціях між відправником та одержувачем вантажів, а також між ними і перевізниками, мають міжнародний характер.

Транспортне обслуговування має бути організовано під час всього процесу переміщення товару з сфери виробництва в сферу споживання и включає такі поняття, як збереження вантажу, що перевозиться; швидкість доставки, регулярність, ритмічність, охорона навколишнього середовища. При транспортному обслуговуванні вантажовласникам надаються додаткові послуги, такі як накопичення, збереження вантажу, ремонт тари, маркування та ін. Можуть виникнути й інші посередницькі операції: страхування вантажу та транспортних засобів, лізинг транспортних засобів, брокерське і транспортно-експедиційне обслуговування.

2. Організація зовнішньоекономічних перевезень.

Організація міжнародних водних перевезень. Морський вид транспорту забезпечує перевезення більш 80% обсягів світової торгівлі. Продукція морського транспорту продається і купується на фрахтовому ринку. Під світовим фрахтовим ринком (ринком тоннажу) розуміють ринок морської транспортної продукції.

На світовому фрахтовому ринку, з одного боку, виступають покупці – фрахтувальники тоннажу, або вантажовласники, з іншого, – судновласники, або перевізники. Особливість цього ринку складається в тому, що вантажовідправники та вантажоодержувачі одночасно виступають як продавці і покупці товарів, а перевізники, таким чином, є тією посередницькою ланкою між покупцем та продавцем, без яких сама угода купівлі-продажу не може бути здійснена.

Фрахтовий ринок прийнято професійно розглядати як ринок тоннажу, розподіляючи його на ринок суховантажних суден и ринок танкерного тоннажу. Вслід за основним розподілом фрахтові ринки далі розподіляються за більш конкретними типами суден та їх розмірами. Відповідно прийнято виділяти фрахтовий ринок танкерів, суховантажних суден, суден традиційного типу та ін.

До транспортних засобів морського флоту відносяться судна для перевезення генеральних вантажів, контейнеровози, ліхтеровози, ролкери, пороми, танкери, балкери.

Морські лінійні перевезення на практиці виступають як бронювання частини тоннажу морських або річкових суден і оформлюються документом – коносаментом. Коносамент (Bill of lading) – це документ, що видається судновласником вантажовідправнику як посвідчення у прийнятті вантажу для перевезення морським шляхом. Коносамент виконує три функції: служить документом, що посвідчує наявність договору морського перевезення; є розпискою капітана або його уповноваженого в прийнятті вантажу на борт судна; є товаророзпорядчим документом, який надає право отримати вантаж тому, на кого він виписаний.

В останній час у практику міжнародних лінійних перевезень замість коносаменту почав входити інший транспортний документ – морська накладна. Цей документ, не будучи товаророзпорядчим, прискорює процедуру здачі вантажу в порту призначення.

Повітряні перевезення вантажів. Повітряний транспорт відрізняється від інших видів транспорту специфічними особливостями: високою швидкістю доставки, регулярністю польотів з великим вибором альтернативних маршрутів, різноманіттю рейсів, що орієнтовані на зручність клієнтів; можливістю швидкого реагування на зміни обсягів попиту за напрямками та видами перевезень.

Повітряним транспортом перевозяться, як правило, дорогі товари, які займають незначний вантажний об'єм; швидкопсувні та небезпечні вантажі, унікальні товари, готівка та ін.

На частку міжнародного повітряного транспорту, за даними Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), припадає більше 54% від загального обсягу всіх регулярних авіаційних перевезень у світі. Міжнародним польотом вважається політ, при якому повітряне судно перетинає державні кордони двох країн. Міжнародним повітряним перевезенням вважається перевезення, здійснюване на повітряних суднах, за якого місце відправлення і місце призначення незалежно від того, чи було перевантаження або перерва в перевезенні, розташовані на території двох держав або на території тієї самої держави, якщо передбачена зупинка на території іншої держави.

Міжнародне повітряне перевезення може бути: комерційним (здійснюється цивільними повітряними суднами за плату) і некомерційним (безкоштовне). Польоти на міжнародних повітряних лініях за формою їх виконання можна класифікувати на регулярні та нерегулярні.

Організація автомобільних перевезень вантажів. У відповідності до рекомендацій Міжнародного союзу автомобільного транспорту (МСАТ) міжнародні документи щодо перевезень автомобільним транспортом об'єднані в три групи. Ці документи підлягають колективному узгодженню і регулюють:

1. Правові аспекти договору перевезення вантажу.
2. Митні процедури.
3. Особливі умови перевезень деяких специфічних категорій вантажів.

4. Податкові процедури і правила (автотранспортні засоби, які зареєстровані на території однієї країни і тимчасово вивезені (з метою здійснення міжнародного перевезення вантажу) на територію іншої, звільняються від податків і зборів на рух цих транспортних засобів або володіння ними, що стягуються на території цієї іншої країни. Зазначені пільги не поширюються на дорожні, мостові і тунельні збори).

5. Організацію дорожнього руху (встановлені єдині правила дорожнього руху, вимоги до автотранспортних засобів і реєстраційних номерів, затверджені зразки міжнародних водійських посвідчень).

6. Режим праці і відпочинку водіїв-міжнародників.

Перелік основних документів, що оформлюються при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень:

1. Документи водія:

- міжнародне водійське посвідчення на право управління автотранспортним засобом.

2. Документи, що відносяться до транспортного засобу:

- свідоцтво про реєстрацію автотранспортного засобу на території країни (України);

- дозвіл на в'їзд автотранспортного засобу в країну або проходження транзитом через територію країни;

- свідоцтво про страхування цивільної відповідальності власника транспортного засобу за збиток, який може бути спричинений третім особам (insurance certificate);

- свідоцтво про допущення транспортного засобу до міжнародного перевезення вантажів під печатками та пломбами митниці.

3. Документи, що відносяться до вантажу:

- товарно-транспортна накладна (накладна CMR);

- книжка МДП – міжнародні дорожні перевезення (carnet TIR);

- вантажна митна декларація.

Вантажовласник приймає безпосередню участь у заповненні документів, що відносяться до вантажу.

Організація залізничних перевезень вантажів. Залізничний транспорт відіграє винятково важливу роль у розвитку економіки будь-якої держави, оскільки здійснюючи перевезення вантажів відповідно до потреб виробництва, він забезпечує нормальне функціонування і розвиток всіх її галузей, регіонів і підприємств. Залізничний транспорт – життєво-важлива галузь господарства, яка забезпечує економічну безпеку та цілісність держави.

Специфіка участі залізничного транспорту у перевезеннях зовнішньоторговельних вантажів полягає у тому, що по території країни він доставляє значну частину товарів до/з портів для подальшого їхнього відправлення морським і річковим транспортом.

Залізничні перевезення розподіляються на прямі, у яких беруть участь тільки залізниці, і змішані, у яких крім залізниць беруть участь інші види транспорту.

Прямі міжнародні залізничні сполучення бувають перевантажувальними, коли вантажі перевантажуються з вагонів однієї колії у вагони іншої, і безперевантажувальними, коли вантажі не перевантажуються, а кузови вагонів переставляються на візки іншої колії.

3. Специфіка діяльності транспортно-експедиційних підприємств

У процесі транспортування зовнішньоторговельних вантажів завжди виділяють комплекс робіт та послуг, який на практиці не здійснюється ні вантажовласниками, не перевізниками. Ці операції, як правило, безпосередньо не пов'язані з переміщенням товарів, проте без них процеси транспортування вантажів реалізувати неможливо – перевізники працюють з вже «готовими» в технічному, комерційному та правовому відношенні вантажами. Проте вантажі необхідно знайти, товари і транспортні засоби слід підготувати для перевезення, юридичні відношення між сторонами необхідно оформити та ін. Для того, щоб поєднати інтереси вантажовласників і перевізників на транспортних ринках активно діють транспортні посередники. Такими посередниками в міжнародних транспортних операціях можуть бути окремі особи, спеціалізовані підприємства, фірми, об'єднання, які здійснюють різноманітні функції за дорученням власника вантажу при його переміщенні з моменту підготовки товару до перевезення до моменту здачі його конкретному споживачу.

Класифікувати посередницьку діяльність на транспорті можна за трьома основними ознаками:

1. Кому надаються посередницькі послуги: транспортні посередники можуть діяти в інтересах вантажовласників та інших осіб, які зацікавлені у вантажі; перевізників; власників транспортних засобів і транспортного обладнання; підприємств транспортної інфраструктури; навантажувально-розвантажувальних та стивідорних компаній; складів ті терміналів тощо.

2. Де надаються посередницькі послуги: транспортні посередники можуть працювати в країні або групі країн; в окремому регіоні країни; у місті або у транспортному вузлі.

3. З якими видами транспорту пов'язано надання послуг: існує спеціалізація транспортних посередників за видами транспорту і підприємствам транспортної інфраструктури.

Окремо виділяються форми посередництва в міжнародних транспортних операціях, основними з яких є:

1. Експедирування. Транспортний посередник – експедитор – діє в інтересах вантажовласника або осіб, які зацікавлені у вантажі. Об'єкт робіт і послуг експедитора – вантаж.

2. Агентування. Транспортний посередник – агент – діє в інтересах перевізника. Об'єкт робіт і послуг агента – транспортний засіб.

3. Фрахтове агентування. Транспортний посередник – фрахтовий агент – діє в інтересах перевізника. Основна функція фрахтового агента – продаж послуг перевізника і, головним чином, продаж перевезень.

4. Брокерська діяльність (на морському транспорті). Транспортний посередник – брокер – діє на відкритому фрахтовому ринку в інтересах судновласника. Основні функції брокера – укладання угод щодо продажу морського фрахту, а також купівля і продаж суден.

5. Зберігання вантажів. Транспортний посередник – зберігач (склад, термінал) – діє в інтересах осіб (вантажовласників, перевізників, митних органів та ін.), які передали йому вантаж на тимчасове зберігання. Основна функція зберігача – операції з вантажем з метою збереження кількості та якості переданого йому вантажу.

6. Навантажувально-розвантажувальні та стивідорні роботи. Транспортні посередники – навантажувально-розвантажувальні та стивідорні компанії – діють в інтересах осіб

(вантажовласників, перевізників), які доручили їм здійснити навантаження і розвантаження вантажів на (з) транспортні засоби і операції з вантажем на борту судна (стивідорні роботи).

7. Лізингові (орендні) операції. Лізингові компанії діють в інтересах виробників і користувачів транспортних засобів і транспортного обладнання (головним чином, контейнерів). Лізингові компанії закупають транспортні засоби і контейнери для використання їх орендарями. Наведений вище перелік основних форм посередництва показує, що основні посередницькі операції виникають на стиках між вантажовласниками і перевізниками, вантажовласниками і підприємствами транспортної інфраструктури, між підприємствами транспортної інфраструктури та перевізниками.

На практиці розподіл фірм на експедиторів і агентів вельми умовний.

Експедитором називають транспортного посередника, який діє в інтересах вантажовласника. (Транспортне експедирування – це вид посередництва, яке здійснюється в інтересах вантажовласника (відправника або одержувача, продавця або покупця та ін.) і пов'язане з належним виконанням договору перевезення і супутніх операцій (навантаження, розвантаження, зберігання, упаковка, маркування, транспортне страхування, митне оформлення та ін.).

Проте його ж перевізник буде вважати своїм транспортним агентом. (Агент є як би «експедитором перевізника», спрямовуючи основні зусилля на роботу по обслуговуванню транспортного засобу і пошуку клієнтів.) Агент представляє інтереси перевізника на території інших країн, на автомобільних граничних переходах, в морських і річкових портах, повітряних портах, на граничних станціях, терміналах і товарних складах; здійснює пошук клієнтів, котирування фрахтових ставок, обслуговування транспортних засобів, укладання договорів перевезення, стягнення провізних платежів, здійснення митних формальностей.

Положення експедитора і агента на ринку транспортних послуг наведені на Рис. 2.

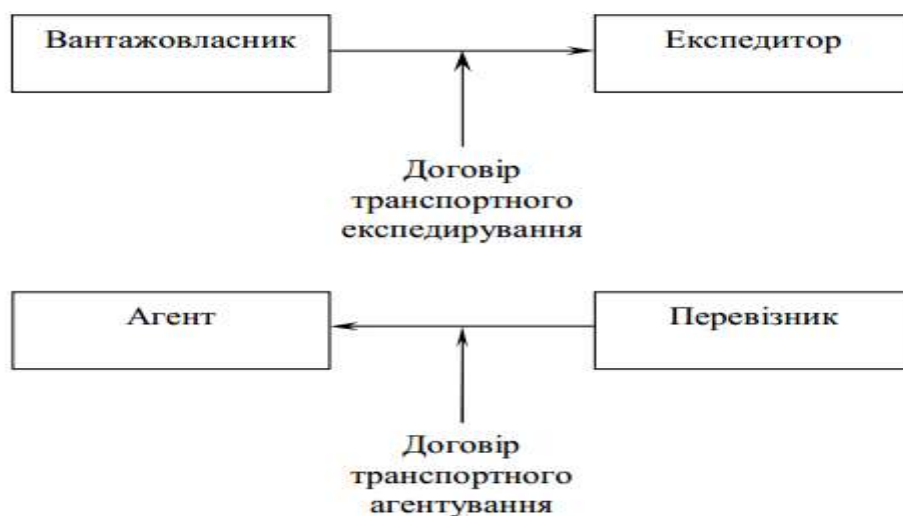


Рис. 2 Положення експедитора і агента на ринку транспортних послуг

Транспортно-експедиторське забезпечення в зовнішній торгівлі – це комерційна діяльність посередницьких фірм, що здійснюється при транспортуванні зовнішньоторговельних вантажів і доповнює основну діяльність перевізників, вантажовласників та інших зацікавлених у вантажі осіб.

Транспортно-експедиторським обслуговуванням (ТЕО) у зовнішньоекономічній діяльності називається практична реалізація транспортно-експедиторського забезпечення, об'єкт якого – зовнішньоторговельний товарообіг. (Транспортно-експедиторське обслуговування зовнішньоекономічної діяльності – це комплексна система доставки експортних, імпорتنних, транзитних вантажів між країнами – суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності, що включає безпосереднє перевезення вантажів та виконання пов'язаних з ним вантажно-розвантажувальних робіт, пакування, складування,

зберігання, страхування, митне очищення, здійснення розрахунків тощо.)

4. Сутність страхування у ЗЕД. Специфіка страхування у ЗЕД

Страхування – це система особливих грошових та цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів громадян та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, що формуються шляхом сплати громадянами та юридичними особами страхових платежів (страхових внесків, страхових премій). Його мета – зменшити ризик.

Учасниками страхових відносин виступають:

- страховики – юридичні особи, які одержали в установленому законодавством порядку ліцензію на здійснення страхової діяльності;
- страхувальники – юридичні особи та дієздатні громадяни, які уклали зі страховиками договори страхування або є страхувальниками відповідно до законодавства України.

Характерні ознаки страхування:

- цільове використання створеного цільового фонду. Матеріальний збиток відшкодовується лише у суворо обумовлених випадках і межах;
- повернення ресурсів;
- суворо обумовлений характер відносин перерозподілу коштів між учасниками створення страхового фонду (відшкодування збитків страхувальникам здійснюється шляхом його розподілу на всіх);
- не постійний, а ймовірний характер відносин. Це обумовлено тим, що заздалегідь невідомі ні термін настання страхової події, ні розмір збитків, ні те, чийого конкретного матеріального інтересу і якою мірою вона торкається.

Страхування проводиться, як правило, у грошовій формі, але іноді буває і натуральне страхування.

Страхування служить для компенсації випадково виникаючих матеріальних збитків шляхом взаємних внесків багатьох осіб. Сучасна система страхового захисту ґрунтується на внесенні страхувальником твердо встановленої, заздалегідь нарахованої суми платежів, яка не залежить від розміру збитків. Страхове відшкодування втрат відбувається за рахунок створеного з попередніх внесків страхового фонду.

За об'єктом виокремлюють галузі та види страхування. Об'єктом страхування взагалі виступає матеріальний інтерес будь-якої особи. Залежно від об'єктів страхування поділяється на: особисте страхування; майнове страхування; страхування відповідальності.

У закордонній практиці страхування класифікується за двома великими групами: life (довгострокові види страхування) та non-life (страхування майна, відповідальності, нещасних випадків – тобто ризикові, короткострокові види страхування).

Страхування у зовнішньоекономічній діяльності являє собою комплекс видів страхування, які забезпечують захист майнових інтересів суб'єктів господарської діяльності, що беруть участь у різних формах міжнародного та світогосподарського співробітництва. Таким чином, у зовнішньоекономічних зв'язках страхуються угоди, що укладаються між іноземними контрагентами.

Об'єктами страхування у ЗЕД виступають матеріальні або майнові інтереси, пов'язані з різними аспектами зовнішньоекономічного співробітництва (торговельні, валютні, кредитні, виробничо-інвестиційні та ін.).

Суб'єктами страхування у ЗЕД (страхувальниками) можуть бути і окремі фірми, і держава в цілому як контрагент зовнішньоекономічної угоди.

Основні пункти договору страхування: назва документа; назва та адреса страховика; назва страхувальника та його адреса; розмір страхової суми; перелік страхових випадків,

визначення розміру тарифу, розміру і термінів сплати страхових внесків; термін дії договору; порядок зміни та припинення дії договору; права та обов'язки сторін і відповідальність за невиконання чи неналежне виконання умов договору; інші умови за згодою сторін; підписи сторін.

На сучасному етапі розвитку зовнішньоекономічних зв'язків практично не існує об'єктів, процесів чи операцій зовнішньоекономічної діяльності, не захищених інститутом страхування. Страхування зовнішньоекономічних ризиків стає невід'ємним атрибутом зовнішньоекономічних угод.

Страхування зовнішньоекономічної діяльності охоплює численні страхові ризики, що відносяться до всіх видів ЗЕД та всіх галузей страхування: майнового, відповідальності, особистого.

1. Майнове страхування, у тому числі страхування відповідальності включає:

1.1. Транспортне страхування (морське страхування, страхування контейнерів, авіаційне страхування, страхування засобів автотранспорту);

1.2. Страхування технічних ризиків,

1.3. Страхування майна, що належить іноземним і вітчизняним юридичним і фізичним особам на території даної країни та за кордоном, від вогню й інших небезпек.

1.4. Страхування фінансових ризиків.

2. Особисте страхування, до якого відноситься страхування від нещасних випадків іноземних громадян на території даної країни, а також громадян даної країни, що виїжджають за кордон (за туристичними або робочими візами).

Суб'єкти зовнішньоекономічних зв'язків розподілені національними кордонами. Це визначає основну особливість страхування в зовнішньоекономічній діяльності. Воно функціонує не в рамках національних економік, а в середині метасистеми сучасного світового господарства. Ця істотна особливість визначає ряд специфічних рис страхування в зовнішньоекономічній діяльності:

1. Сфера зовнішньоекономічного співробітництва характеризується високим ступенем ризику, а самі об'єкти страхування – значною вартістю.

2. Специфіка зовнішньоекономічних ризиків зумовила особливості організації страхової діяльності:

- підвищення вимог до фінансової стійкості страховиків;
- розвиток міжнародного маркетингу страхових компаній;
- впровадження в практику страхових фірм єдиних уніфікованих правил і технологій проведення страхових операцій;
- формування міжнародних і наднаціональних інститутів регулювання.

3. Важливою умовою страхування зовнішньоекономічної діяльності є дотримання принципу високої добропорядності (стосовно норм поведінки) страховика та страхувальника.

4. Обов'язковою є наявність у страхувальника страхового інтересу, тобто матеріальної зацікавленості в благополучному результаті зовнішньоекономічної операції.

5. Більшість страхових договорів укладається на добровільній основі, однак, незважаючи на це, страхування фактично перетворилося в невід'ємний елемент зовнішньоекономічних угод.

6. При страхуванні зовнішньоекономічних ризиків, як правило, необхідна письмова заява страхувальника, а основним страховим документом є страховий поліс.

5. Ризики в ЗЕД та їх страхування. Страхування валютних ризиків

Комерційна, підприємницька діяльність на зовнішньому ринку неминуче пов'язана з ризиками, що загрожують різним майновим інтересам учасників зовнішньоекономічної діяльності. *Ризики* – це можливі несприятливі події, що можуть відбутися, і в результаті яких можуть виникнути збитки, майнові втрати учасників ЗЕД. Робота з управління зовнішньоекономічними ризиками має включати такі основні складові:

- аналіз ситуації і визначення можливих ризиків;

– оцінка ймовірного збитку й прийняття рішення щодо управління потенційними ризиками;

– реалізація прийнятих рішень і контроль за їх виконанням.

Структура ризиків у зовнішньоекономічній діяльності доволі змістовна і нараховує сотні різновидів, які можна класифікувати за певними ознаками. Ризики, зовнішні щодо контракту, поділяються на політичні, юридичні, макроекономічні, маркетингові. Політичні ризики – це можливість виникнення збитків чи скорочення розмірів прибутку внаслідок державної політики регулювання зовнішньоекономічних відносин. Політичні ризики розподіляють на чотири групи:

1) ризик націоналізації та експропріації;

2) ризик трансферту, пов'язаний з можливими обмеженнями конвертування національної валюти;

3) ризик розриву контракту через діяльність влади тієї країни, де знаходиться підприємство-контрагент;

4) ризик військових дій та громадських заворушень.

При проведенні зовнішньоекономічних операцій слід врахувати фактори ризиків, пов'язані з платіжним потенціалом країни-дебітора, тому потрібно здійснювати аналіз її макроекономічних показників та ринкового потенціалу. Отже, слід розглянути:

– внутрішню економіку країни;

– економіки країн-партнерів;

– заборгованість держави (внутрішню і зовнішню).

Інформацію про ризики по конкретній країні можна отримати, використавши періодичні публікації консалтингових фірм, що спеціалізуються на оцінках ризиків. Підприємство, зазвичай, цікавить політична стабільність у країні, ризики поточної економічної ситуації, можливості для переказу капіталу та прибутків, можливості отримання прибутків. Ймовірність виникнення ризиків залежить від країни, з якою передбачається укладення зовнішньоекономічного контракту. Заздалегідь слід передбачити, що сума збитків може досягти розміру, який перевищить загальну суму контракту.

Для зменшення ризиків за укладеними зовнішньоекономічними контрактами слід попередньо перевірити потенційного партнера. З цією метою пропонується оцінити ефективність його функціонування. Керуючись інформацією про потенційного партнера, можна зробити конкретні висновки щодо його надійності та платоспроможності.

Валютні ризики є частиною комерційних ризиків, які загрожують учасникам ЗЕД. *Валютні ризики* – це небезпека валютних втрат у результаті зміни курсу валюти ціни (позики) стосовно валюти платежу в період між підписанням контракту або кредитної угоди і здійсненням платежу. В основі валютного ризику лежить зміна реальної вартості грошового зобов'язання в зазначений період. Валютні ризики загрожують обом сторонам угоди.

У зв'язку з тим, що курси абсолютно усіх валют, у тому числі й резервної валюти – долара США, зазнають періодичних коливань унаслідок різних об'єктивних і суб'єктивних причин, практика міжнародних економічних відносин виробила підходи до вибору стратегії захисту від валютних ризиків. Сутність цих підходів полягає в тому, що:

1. Приймаються рішення про необхідність спеціальних заходів для страхування валютних ризиків.

2. Виділяється частина зовнішньоторговельного контракту або кредитної угоди – відкрита валютна позиція, яка буде страхуватися.

3. Вибирається конкретний спосіб і метод страхування ризику.

У міжнародній практиці застосовуються три основних способи страхування ризиків:

1. Односторонні дії одного з партнерів.

2. Операції страхових компаній, банківські й урядові гарантії.

3. Взаємна домовленість учасників угоди.

На вибір конкретного методу страхування ризику впливають такі чинники: особливості економічних і політичних відносин із стороною - контрагентом угоди;

конкурентоспроможність товару; платоспроможність контрагента угоди; чинні валютні і кредитно-фінансові обмеження в певній країні; термін покриття ризику; наявність додаткових умов здійснення угоди; перспективи зміни валютного курсу або процентних ставок на ринку.

Найбільш простим і найпоширенішим методом страхування валютних ризиків були золоті й валютні захисні застереження, які почали застосовуватися після Другої світової війни. Золоте застереження засноване на фіксації золотого вмісту валюти платежу на дату укладання контракту і перерахуванні суми платежу пропорційно до зміни золотого вмісту на дату виконання. Валютне застереження – умова в міжнародному контракті, що обумовлює перегляд суми платежу пропорційно до зміни курсу валюти застереження з метою страхування валютного або кредитного ризику експортера або кредитора. Найбільш поширена форма валютного застереження – незбігання валюти ціни і валюти платежу.

Для зниження ризику падіння курсу валюти ціни на практиці набули поширення багато-валютні застереження. Багато-валютне застереження – умова в міжнародному контракті, що обумовлює перегляд суми платежу пропорційно до зміни курсу кошика валют, що заздалегідь вибираються за згодою сторін.

6. Страхування при здійсненні транспортних перевезень

Сьогодні при виконанні міжнародних перевезень застосовуються два види страхування: обов'язкове і добровільне. Метою страхування зовнішньоторговельних вантажів є покриття збитків, що можуть виникнути внаслідок часткової втрати, ушкодження або повної втрати товарів при доставці їх від вантажовідправника до вантажоодержувача. Послугами страхування користуються також і перевізники – для відшкодування втрат через аварії на транспорті. За договором транспортного страхування вантажу страхова організація зобов'язується за певну плату (страхову премію) при настанні зазначених у договорі небезпек або випадків, яких зазнає вантаж, відшкодувати страхувальнику (власнику вантажу), на користь якого укладений договір, завданий збиток.

Об'єктом транспортного страхування може бути як сам вантаж, так і майнові інтереси, юридично пов'язані з перевезенням вантажу (наприклад, очікуваний прибуток і комісія, фрахт та інші витрати, пов'язані з перевезенням). Страхувальником може бути власник вантажу, заставаутримувач, перевізник. Страхові компанії здійснюють страхування вантажів, які перевозяться автомобільним, залізничним, річковим, морським, авіаційним транспортом, а також які перебувають у проміжному складському зберіганні. На страхування приймаються вантажі будь-якої групи: промислові; продовольчі; твори мистецтва та антикваріат; вироби з дорогоцінних металів та каменів; грошові знаки та цінні папери тощо.

Договір страхування укладається на основі письмової заяви страхувальника. У заяві мають бути зазначені: інформація про вантаж (вид, вага, число місць, вид пакування), вид транспорту, спосіб перевезення (поштучно, у пакетах, у контейнерах), час відправлення вантажу, перевізні документи, страхова сума вантажу, умови страхування. При укладанні договору страхування в ньому вказуються "події" і "небезпеки", при настанні яких збитки відшкодовуються страхувальнику. Договір страхування вантажу вважається укладеним із моменту, коли страхова організація видала за своїм підписом документ – страховий поліс, а страхувальник оплатив страхову премію. Страховий поліс має бути виписаний на умовах, які точно відповідають умовам страхування, зазначеним в акредитиві.

Правилами транспортного страхування вантажів при міжнародних перевезеннях передбачається три види умов страхування: "З відповідальністю за всі ризики", "З відповідальністю за часткову аварію", "Без відповідальності за ушкодження, крім випадків аварії".