

Хмельницький національний університет
Факультет міжнародних відносин та права
Кафедра міжнародних економічних відносин

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

бакалавр
Освітній рівень

Галузь знань 29 Міжнародні відносини
Шифр і назва галузі

Спеціальність 292 Міжнародні економічні відносини
Шифр і назва спеціальності

Спеціалізація Міжнародна логістика та митна справа

На тему «СТРАХУВАННЯ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНІЙ ЛОГІСТИЦІ:
ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ УМОВ ОСНОВНИХ РИНКІВ»

Виконав: студент 4 курсу, група МЛМС-21-1 
Підпис Д. В. Жувак
Ініціали, прізвище

Керівник: к.е.н., доцент 
Підпис 14.06.25
Дата В. М. Лисак
Ініціали, прізвище

До захисту допускаю:
В. о. зав. кафедри МЕВ д.е.н., професор 
Підпис 14.06.25
Дата Д. М. Васильківський
Ініціали, прізвище

14 червня 2025 р.

Хмельницький, 2025

АНОТАЦІЯ

Дипломна робота на тему «Страховання вантажів у міжнародній логістиці: порівняльний аналіз умов основних ринків» містить 107 сторінок тексту, 14 рисунків, 9 таблиць, список використаних джерел із 130 найменувань, додатки з 5 складових на 3 сторінках.

Мета дослідження: комплексне вивчення теоретичних основ, сучасного стану й особливостей розвитку системи страхування вантажів у міжнародній логістиці з урахуванням зарубіжного досвіду та специфіки функціонування українського ринку.

Завдання дослідження:

– проаналізувати теоретико-методологічні засади страхування вантажів у міжнародній логістиці, основні поняття, види та механізми функціонування;

– дослідити умови, тенденції та особливості страхування вантажів на основних міжнародних ринках, а також здійснити порівняльний аналіз поширених стандартів і практик;

– виявити проблеми та перспективи розвитку страхування вантажів в Україні, окреслити шляхи удосконалення цієї сфери логістики та розробити рекомендації для підвищення ефективності страхового захисту вітчизняних підприємств-експортерів.

Об'єкт дослідження: система страхування вантажів у міжнародній логістиці.

Предмет дослідження: організаційно-економічні механізми, міжнародні стандарти та інструменти управління ризиками у сфері страхування вантажів.

Інструментарій: положення сучасної економічної теорії, праці вітчизняних і зарубіжних вчених, інтернет-бази даних, вітчизняні та міжнародні законодавчі і нормативні акти, підручники, монографії, звіти аналітичних компаній, відкриті інформаційні реєстри страхових компаній.

Ключові слова: страхування вантажів, міжнародна логістика, ризики, міжнародні стандарти страхування, перестраховання, цифровізація, міжнародні ринки.

ANNOTATION

Diploma Thesis Topic: «Cargo Insurance in International Logistics: Comparative Analysis of Conditions on Major Markets».

The thesis consists of 107 pages of text, 14 figures, 9 tables, a bibliography of 130 references, and appendices comprising 5 items on 3 pages.

Objective of the Study: Comprehensive research of the theoretical foundations, current state, and development features of the cargo insurance system in international logistics, taking into account foreign experience and the specifics of the Ukrainian market.

Tasks of the Study:

– to analyze the theoretical and methodological foundations of cargo insurance in international logistics, key concepts, types, and operational mechanisms;

– to study the conditions, trends, and specifics of cargo insurance on major international markets and to conduct a comparative analysis of prevailing standards and practices;

– to identify problems and development prospects for cargo insurance in Ukraine, outline ways to improve this logistics sector, and develop recommendations for enhancing the insurance protection of domestic exporting enterprises.

Object of the Study: The system of cargo insurance in international logistics.

Subject of the Study: Organizational and economic mechanisms, international standards, and risk management tools in the field of cargo insurance.

Methodological Tools: Principles of modern economic theory, works by domestic and foreign researchers, online databases, national and international legislative and regulatory acts, textbooks, monographs, analytical company reports, and open registries of insurance companies.

Keywords: cargo insurance, international logistics, risks, international insurance standards, reinsurance, digitalization, international markets.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	6
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ СТРАХУВАННЯ	
ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНІЙ ЛОГІСТИЦІ.....	9
1.1 Сутність та значення страхування вантажів у міжнародній логістиці.....	9
1.2 Основні поняття та види страхування вантажів	15
1.3 Міжнародна нормативно-правова база страхування вантажів.....	25
Висновки до першого розділу.....	31
РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ УМОВ СТРАХУВАННЯ ВАНТАЖІВ НА ОСНОВНИХ	
МІЖНАРОДНИХ РИНКАХ.....	33
2.1 Особливості страхування вантажів на європейському ринку	33
2.2 Специфіка страхування вантажів у Північній Америці.....	43
2.3 Умови та практика страхування вантажів в Азійсько-Тихоокеанському регіоні	52
Висновки до другого розділу.....	62
РОЗДІЛ 3 ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ УМОВ СТРАХУВАННЯ ВАНТАЖІВ ТА	
ПЕРСПЕКТИВИ ДЛЯ УКРАЇНИ.....	64
3.1 Порівняльна характеристика умов страхування вантажів на міжнародних ринках.....	64
3.2 Проблеми та перспективи розвитку страхування вантажів в Україні.....	72
3.3 Рекомендації щодо удосконалення страхування вантажів для українських підприємств у міжнародній логістиці	81
Висновки до третього розділу.....	87
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	91
ДОДАТКИ.....	105

ВСТУП

Актуальність теми. В умовах поглиблення глобалізації, цифровізації світової економіки, активізації міжнародної торгівлі та ускладнення логістичних ланцюгів питання забезпечення безпеки та фінансової стабільності переміщення вантажів набувають особливої актуальності. Значна частка операцій у зовнішньоекономічній діяльності супроводжується підвищеними ризиками, зумовленими як геополітичними, так і економічними, технологічними та природними факторами. Саме страхування вантажів стає важливим інструментом мінімізації втрат, підвищення надійності поставок та забезпечення безперервності бізнес-процесів на міжнародному рівні.

Для України, яка активно інтегрується у світову логістичну систему та стикається з додатковими викликами у зв'язку з агресією росії та необхідністю відновлення експорту, удосконалення системи страхування вантажів є одним із пріоритетних напрямів формування конкурентоспроможної транспортно-логістичної інфраструктури. Це посилює актуальність дослідження сучасних механізмів страхування вантажів, аналізу міжнародного досвіду та розробки рекомендацій для вітчизняної логістичної галузі.

Ступінь наукової розробки. Теоретичні та практичні питання страхування вантажів у міжнародній логістиці досліджуються у працях вітчизняних та зарубіжних учених, зокрема таких як: В. Аулін, Н. Болквадзе, Б. Буркинський, Д. Васильківський, Н. Волкова, М. Григорак, К. Гудима, Дж. Дант, А. Єнсен, В. Герзанич, А. Кар, А. Карам, Н. Кирлик, М. Крістофер, В. Лисак, В. Лисюк, Л. Лісовська, О. Ляшук, А. Мельник, О. Мигаль, Н. Михайлик, Л. Навін, О. Нікішина, Н. Попова, Г. Пфоль, Ю. Савченко, О. Сохацька, М. Хусейн, Х. Чжан та інші. Науковці аналізують еволюцію страхового ринку, види страхових продуктів, питання перестраховання, цифровізації процесів та врегулювання транскордонних спорів. Водночас, у контексті сучасних ризиків, зокрема воєнних і політичних, виникає потреба у подальшому дослідженні адаптації української практики до світових стандартів.

Мета роботи полягає у комплексному дослідженні теоретичних основ, сучасного стану та особливостей розвитку системи страхування вантажів у міжнародній логістиці з урахуванням зарубіжного досвіду та специфіки функціонування українського ринку.

Для досягнення мети у роботі поставлено й вирішено такі завдання:

- проаналізувати теоретико-методологічні засади страхування вантажів у міжнародній логістиці, основні поняття, види та механізми функціонування;
- дослідити умови, тенденції та особливості страхування вантажів на основних міжнародних ринках, а також здійснити порівняльний аналіз поширених стандартів і практик;
- виявити проблеми та перспективи розвитку страхування вантажів в Україні, окреслити шляхи удосконалення цієї сфери логістики та розробити рекомендації для підвищення ефективності страхового захисту вітчизняних підприємств-експортерів.

Об'єктом дослідження є система страхування вантажів у міжнародній логістиці.

Предметом дослідження є організаційно-економічні механізми, міжнародні стандарти та інструменти управління ризиками у сфері страхування вантажів.

Методи дослідження. Методичну основу роботи становлять положення сучасної економічної теорії, наукові провідних вітчизняних і зарубіжних вчених у сфері світової економіки, міжнародних економічних відносин та міжнародної логістики, а також офіційні документи міжнародних організацій. Для досягнення поставленої мети застосовано такі методи: аналізу та синтезу – для вивчення теоретичних основ страхування вантажів у міжнародній логістиці; системний підхід – для дослідження структури та взаємодії учасників ринку страхування вантажів; порівняльний аналіз – для зіставлення міжнародного та вітчизняного досвіду у сфері страхування вантажів у логістиці; статистичний аналіз – для оцінки динаміки ринку; SWOT-аналіз – для ідентифікації сильних і слабких сторін, можливостей і загроз розвитку страхування в Україні.

Інформаційну базу дослідження становлять офіційні матеріали та публікації Організації економічного співробітництва та розвитку, Всесвітнього економічного форуму, Світового Банку, Міжнародного валютного фонду, Світової організації торгівлі, Організації об'єднаних націй, вітчизняні та міжнародні законодавчі і нормативні акти, підручники, монографії, звіти аналітичних компаній, відкриті інформаційні бази даних та реєстри страхових компаній.

Апробація результатів дослідження. Окремі положення та результати дослідження оприлюднено на Міжнародній науково-практичній конференції «Міжнародні економічні відносини: сталий розвиток та діджиталізація» (м. Хмельницький, 21 травня 2025 р.).

Структура роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, містить 107 сторінок тексту, 14 рисунків, 9 таблиць. Список використаних джерел включає 130 найменувань. Додатки містять 5 складових на 3 сторінках.

РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ СТРАХУВАННЯ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНІЙ ЛОГІСТИЦІ

1.1 Сутність та значення страхування вантажів у міжнародній логістиці

За сучасних умов розвитку світової економіки та міжнародної торгівлі стрімко зростає обсяг переміщення вантажів між країнами та континентами. Водночас, ускладнення логістичних ланцюгів, зростання обсягів експорту й імпорту, а також підвищення вимог до швидкості й безпеки доставки товарів призводять до зростання ризиків, пов'язаних із транспортуванням вантажів. У цьому контексті страхування вантажів стає не лише елементом фінансового захисту, а й одним із визначальних чинників сталості та ефективності функціонування міжнародної логістики як системи. Взаємодія між учасниками логістичних ланцюгів – виробниками, постачальниками, перевізниками, торговими мережами – базується на довірі та впевненості у збереженні матеріальних цінностей, які переміщуються в межах глобальної економіки [79, 109]. Саме тому страхування вантажів забезпечує той рівень гарантії, який дозволяє брати участь у міжнародних операціях навіть у складних або нестабільних регіонах світу.

Страхування вантажів у міжнародній логістиці – це складний комплекс фінансових, правових та організаційних відносин, спрямованих на мінімізацію негативних наслідків непередбачених подій, що можуть статися під час транспортування продукції від виробника до кінцевого споживача [34, 120]. З позиції економічної науки страхування вантажів є інструментом управління ризиками, що дозволяє розподілити потенційні втрати між великою кількістю учасників ринку та знизити індивідуальний ризик кожного конкретного підприємства або логістичного оператора [50]. З практичного погляду, наявність страхового полісу стає запорукою фінансової стабільності, можливості відновлення діяльності після настання страхового випадку, а також фактором

підвищення ділової репутації й конкурентоспроможності учасників зовнішньоекономічної діяльності.

Варто відзначити, що історія страхування вантажів має багатовікову традицію, яка бере виникла коли основними об'єктами страхування стали виступати морські вантажі [123]. Перші страхові договори уклалися між власниками торгових суден та спеціалізованими організаціями з метою захисту від піратства, штормів, затоплення, втрати вантажу внаслідок навігаційних помилок тощо. З часом, зі зростанням обсягів та диверсифікацією міжнародної торгівлі, страхування поширилося на залізничні, автомобільні, авіаційні та мультимодальні перевезення [21]. На теперішній час міжнародне страхування вантажів ґрунтується на уніфікованих принципах і стандартах, які визначаються такими авторитетними організаціями, як Інститут лондонських страховиків (Institute Cargo Clauses), а також різними міжнародними конвенціями [50, 111].

Сутність страхування вантажів полягає в укладанні договору між власником вантажу (страхувальником) та страховою компанією (страховиком), відповідно до якого страховик бере на себе зобов'язання компенсувати збитки, понесені внаслідок настання передбачених договором ризиків під час транспортування [117]. Об'єктом страхування можуть бути будь-які матеріальні цінності, що підлягають переміщенню – сировина, напівфабрикати, готова продукція, обладнання тощо. Обсяг і умови страхування визначаються як чинним законодавством конкретної країни, так і міжнародними стандартами та практикою ведення бізнесу у сфері зовнішньоекономічної діяльності [81].

Залежно від характеру ризиків, логістичних маршрутів і виду транспорту, розрізняють кілька типів страхування вантажів. Найбільш поширеними є морське, залізничне, автомобільне, авіаційне й мультимодальне страхування, кожне з яких має свої специфічні умови, тарифікацію та обмеження [67]. Наприклад, при морських перевезеннях основна увага приділяється ризикам, пов'язаним зі стихійними лихами, аваріями на суднах, піратством, а також пошкодженням вантажу під час завантаження/розвантаження в портах. Для автомобільного транспорту основними є ризики ДТП, крадіжок, недбалого

поводження водіїв і впливу погодних умов [60]. У мультимодальних схемах, де вантажі послідовно перевозяться різними видами транспорту, особливе значення мають ризики перевалки, втрати контролю на стиках логістичного ланцюга, розбіжності у відповідальності між перевізниками [48].

Основними поняттями у сфері страхування вантажів є: страхова сума (максимальна відповідальність страховика), страховий тариф (відсоткова ставка, за якою розраховується розмір страхового платежу), страхове відшкодування (сума, що виплачується у разі настання страхового випадку), а також франшиза (частка збитку, яку страхувальник бере на себе) [105]. Від вибору конкретних умов страхування залежить рівень фінансового захисту, розмір страхових внесків, а також швидкість і порядок врегулювання страхових випадків.

У структурі міжнародної логістики страхування вантажів виконує низку важливих функцій. Насамперед, це захисна (компенсаційна) функція, яка забезпечує фінансове відшкодування у разі втрати чи пошкодження вантажу. Вона дозволяє підприємствам мінімізувати наслідки непередбачених подій і уникнути значних фінансових втрат, які в окремих випадках можуть призвести навіть до банкрутства [120].

Друга важлива функція – профілактична: страхування стимулює дотримання учасниками логістичних ланцюгів підвищених стандартів безпеки, сприяє використанню якісної тари й упаковки, організації контролю на всіх етапах транспортування. Третя – інвестиційна: наявність страхового захисту підвищує привабливість підприємства для інвесторів, кредитних установ, а також дозволяє більш активно брати участь у міжнародних контрактах, зокрема тих, що пов'язані із підвищеними ризиками [16].

У рамках логістичного ланцюга страхування вантажів стає важливим елементом договірних відносин між учасниками перевезення. Зокрема, страхові поліси є обов'язковими документами при відкритті акредитивів у банках, укладенні контрактів, а також під час виконання зовнішньоекономічних договорів [91]. Без страхового захисту багато міжнародних банків просто відмовляються фінансувати операції або вимагають додаткових гарантій.

Водночас, саме страхування вантажів слугує інструментом правового врегулювання суперечок між сторонами, адже страхова компанія бере на себе частину відповідальності за стан вантажу протягом усього шляху його транспортування [113].

Оцінювання економічної ефективності страхування вантажів у міжнародній логістиці показує, що систематичне використання страхових інструментів суттєво знижує загальні витрати підприємств на покриття збитків у разі настання непередбачених подій. Дослідження ООН і провідних консалтингових агентств свідчать, що збитки, пов'язані з транспортними ризиками, без наявності страхування можуть у 3–7 разів перевищувати витрати на регулярне страхування [66, 81]. Крім того, страхування вантажів позитивно впливає на швидкість та ефективність відновлення логістичних операцій, дозволяє оперативно вирішувати питання компенсацій, а також зберігати стабільність бізнес-процесів навіть у складних політико-економічних умовах.

Тарифи на страхування вантажів визначаються з урахуванням багатьох факторів: виду транспорту, характеристик маршруту, типу вантажу, особливостей пакування, історії попередніх страхових випадків, географічних і кліматичних особливостей регіону перевезення [16]. Наприклад, для морських вантажів стандартна ставка страхування коливається у межах 0,1–0,3% від вартості партії, для мультимодальних – у межах 0,15–0,6%.

Проте, при транспортуванні високовартісних або особливо ризикованих вантажів тариф може бути значно вищим, оскільки страховики враховують потенційні збитки у випадку настання складних страхових випадків [121]. Останні роки спостерігається тенденція до індивідуалізації тарифів залежно від використання сучасних технологій моніторингу вантажу (GPS, сенсори), що дозволяє точніше оцінювати ризики і пропонувати клієнтам персоналізовані умови страхування.

Важливо підкреслити, що сучасна практика страхування вантажів усе частіше передбачає впровадження цифрових технологій, які охоплюють онлайн-оформлення полісів, електронний документообіг, автоматизований моніторинг

стану вантажу, блокчейн-реєстрацію договорів тощо [60]. Це підвищує прозорість і оперативність логістичних процесів, зменшує ймовірність шахрайства та пришвидшує вирішення страхових спорів.

Нормативно-правове забезпечення сфери страхування вантажів ґрунтується на міжнародних та національних актах. На світовому рівні основними регуляторами виступають Універсальні умови страхування вантажів (Institute Cargo Clauses), Гаазько-Вісбійські правила, конвенції UNCTAD, ІМО, а також різні галузеві стандарти [50, 34, 111]. У законодавстві України правові засади страхування вантажів визначаються законом «Про страхування», підзаконними актами, постановами регуляторів фінансового ринку та ліцензійними умовами діяльності страховиків [113]. Український страховий ринок активно гармонізується з європейським, але все ще стикається з проблемами адаптації міжнародних стандартів, потребами у підвищенні прозорості діяльності страхових компаній та створення дієвих механізмів врегулювання транскордонних спорів.

Статистика демонструє, що рівень використання страхових послуг у логістичній сфері залишається недостатньо високим серед малих і середніх експортерів, які нерідко недооцінюють потенційні ризики або вважають страхування необов'язковою витратою [81]. Проте саме для цих компаній втрата або пошкодження вантажу може бути критичною та призвести до втрати партнерів або виходу з ринку. Водночас великі міжнародні компанії та корпорації приділяють страхуванню вантажів першочергову увагу і розглядають його як стратегічний інструмент забезпечення безпеки бізнесу.

Окремо слід відзначити місце страхування вантажів у структурі мультимодальних перевезень, які є одним із трендів сучасної логістики. Зі зростанням складності маршрутів та кількості перевізників виникає потреба у координації страхового покриття на всіх етапах транспортування [48, 67]. Оформлення єдиного поліса, що охоплює усі сегменти шляху, дозволяє уникнути розривів у покритті ризиків і забезпечує ефективне врегулювання спірних ситуацій, які виникають у точках перевалки. За оцінками міжнародних експертів,

застосування сучасних страховок у мультимодальній логістиці дозволяє підвищити надійність доставки на 10–15 % та скоротити витрати на відновлення порушених ланцюгів постачання [111].

Аналіз динаміки українського ринку страхування вантажів показує позитивну тенденцію до зростання обсягів застрахованих вантажів і розширення спектру страхових продуктів. За даними НБУ, страхування вантажів у 2022 році зазнало спаду через війну, але з 2023 року почалося відновлення завдяки поживленню логістики та експорту. У 2023 році премії зі страхування вантажів зросли на 263,6 млн грн за перше півріччя, у 2024 році – на 14% за рік. [121]. Однак, проблеми гармонізації українських продуктів із міжнародними вимогами, низька культура страхування серед частини бізнесу, складності з відшкодуванням збитків у транскордонних операціях, а також вплив воєнних і політичних ризиків залишаються актуальними викликами галузі.

Сучасний розвиток страхування вантажів неможливо уявити без цифровізації. Використання електронних полісів, платформ автоматизованого врегулювання збитків, мобільних додатків для реєстрації страхових випадків, а також інтеграції блокчейн-рішень у страхову індустрію відкриває нові горизонти для підвищення прозорості та ефективності [60]. Такі інновації дозволяють зменшити час на врегулювання страхових випадків, підвищити якість обслуговування клієнтів і скоротити витрати страховиків.

Отже, можна стверджувати, що страхування вантажів у міжнародній логістиці є одним із найважливіших факторів, який визначає рівень надійності, ефективності та конкурентоспроможності логістичних систем. Забезпечення належного страхового захисту дозволяє підприємствам зберігати стабільність діяльності в умовах невизначеності, швидко реагувати на непередбачувані обставини та підвищувати якість обслуговування клієнтів і партнерів [16]. У майбутньому роль страхування вантажів лише зростатиме, адже глобалізація світової економіки, цифровізація бізнесу, поява нових ризиків і розвиток міжнародних транспортних коридорів вимагають від учасників ринку постійної адаптації та впровадження інноваційних підходів до управління ризиками.

Таким чином, страхування вантажів виступає як фундаментальний інструмент захисту економічних інтересів суб'єктів міжнародної логістики, сприяє розвитку безпечної, стійкої та конкурентної транспортної інфраструктури. Його значення для України та світу постійно зростає, а підвищення рівня фінансової грамотності, впровадження міжнародних стандартів і розвиток інноваційних страхових продуктів стануть головними прискорювачами подальшого розвитку галузі.

1.2 Основні поняття та види страхування вантажів

Страхування вантажів у міжнародній логістиці ґрунтується на розгалуженій системі понять і визначень, які забезпечують коректність правового, фінансового та організаційного оформлення страхових відносин. Основні поняття у цій сфері є результатом розвитку страхової справи, економічної теорії, логістики та міжнародного права. Їх точне трактування необхідне для ефективного застосування страхування як інструменту захисту інтересів учасників міжнародних перевезень і для уникнення неоднозначностей під час укладання договорів, вирішення спорів чи врегулювання страхових випадків [109].

Розглянемо основні поняття сфери страхування вантажів у логістиці.

Страхування вантажів – це система економічних, правових і фінансових відносин, спрямованих на захист майнових інтересів вантажовласників (страхувальників) від ризику втрати, псування або пошкодження вантажу під час його переміщення транспортними засобами різних видів [120]. У широкому сенсі цей термін охоплює як безпосередньо процес укладання й обслуговування договору страхування, так і практичні механізми оцінки ризиків, визначення страхової суми, тарифів, врегулювання претензій.

Страхувальник – це фізична або юридична особа, яка укладає договір страхування з метою захисту своїх майнових інтересів у разі настання страхового випадку [34]. У контексті міжнародної логістики страхувальниками можуть

виступати експортери, імпортери, логістичні оператори, перевізники, іноді – банки або інші фінансові установи, які зацікавлені у цілісності вантажу.

Страховик – це фінансова установа, яка має відповідну ліцензію на здійснення страхової діяльності, бере на себе зобов'язання щодо компенсації збитків у разі настання страхового випадку та здійснює інші дії, передбачені договором [50]. В міжнародній логістиці страховиками виступають як національні компанії, так і транснаціональні концерни, що працюють за єдиними стандартами.

Страховий поліс – це офіційний документ, який підтверджує факт укладення договору страхування, визначає всі істотні умови (об'єкт, страховий тариф, перелік ризиків, строк дії, порядок врегулювання випадків тощо) [123].

Об'єкт страхування – майновий інтерес страхувальника, пов'язаний із володінням, користуванням чи розпорядженням вантажем під час його транспортування [21].

Страхова сума – граничний розмір відповідальності страховика, в межах якого може бути здійснене страхове відшкодування. Зазвичай визначається виходячи з вартості вантажу, зазначеної у контракті, рахунку-фактурі або іншому підтверджувальному документі [111].

Страховий тариф – ставка (у відсотках або проміле), яка застосовується до страхової суми для визначення розміру страхового платежу [117].

Страхова премія (платіж) – грошова сума, яку страхувальник сплачує страховикові за надання страхового захисту [81].

Страхове відшкодування – сума, що виплачується страховиком у разі настання страхового випадку згідно умов договору [67].

Страховий випадок – подія, настання якої тягне за собою виникнення зобов'язань страховика з виплати страхового відшкодування. Перелік таких подій фіксується у полісі та може охоплювати як типові (аварії, пожежі, крадіжки, стихійні лиха), так і специфічні для певного виду перевезень (затримки, збройний напад, недбалість перевізника тощо) події [60].

Франшиза – встановлена договором частка збитків, яка не відшкодовується страховиком і покладається на страхувальника. Може бути умовною (страхове відшкодування не виплачується, якщо збитки не перевищують певну суму) чи безумовною (страхувальник у будь-якому разі бере участь у відшкодуванні певної частки збитків) [48].

Перестраховування – механізм, за якого страховик передає частину своїх зобов'язань іншому страховикові (перестраховику) з метою розподілу особливо великих ризиків [105].

Субліміт – встановлена обмежувальна сума у межах загальної страхової суми, яка може бути виплачена за певною категорією збитків (наприклад, за пошкодження від стихійного лиха, крадіжки тощо) [117].

Institute Cargo Clauses (A), (B), (C) – стандартизовані міжнародні умови страхування вантажів, розроблені Інститутом лондонських страховиків. Вони визначають перелік ризиків, що підлягають покриттю, умови надання відшкодування, виключення з покриття тощо [16]. Типові ризики, що покриваються чи виключаються у договорах страхування, зведено у Додатку Ж.

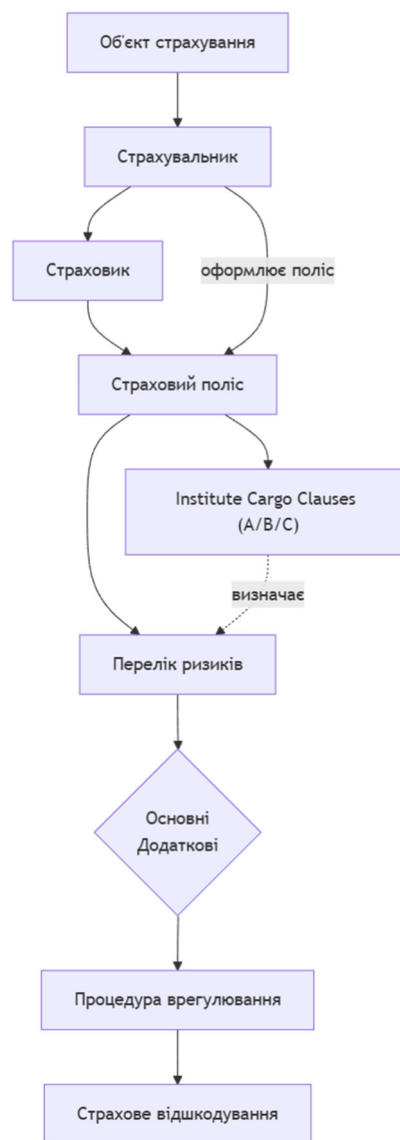
Зразок типового полісу міжнародного страхування вантажів наведено у Додатку А.

Взаємозв'язок основних понять, процедур і ризиків у структурі страхового полісу для наочності відображено на схемі (рис. 1.1).

Класифікація страхування вантажів проводиться за різними критеріями, кожен з яких відображає певний аспект логістичних процесів, характер ризиків, регіональні чи міжнародні особливості. Основні критерії та види страхування наведені у таблиці 1.1.

Класифікація страхування вантажів у міжнародній логістиці охоплює низку важливих критеріїв, кожен із яких має власне практичне значення та відображає специфіку логістичних операцій. За формою організації розрізняють добровільне та обов'язкове страхування. Добровільне страхування є найбільш поширеним у сфері міжнародних перевезень і ґрунтується на вільному волевиявленні сторін: власник вантажу самостійно обирає страхову компанію,

вид страхування, умови договору та перелік ризиків, які вважає доцільними з урахуванням особливостей своєї логістичної діяльності [91]. Обов'язкове страхування зустрічається значно рідше й зазвичай застосовується у внутрішніх перевезеннях або у разі виконання особливих вимог. До таких належать транспортування державних вантажів, небезпечних речовин, військових поставок чи операції на окремих національних ринках, де це передбачено відповідним законодавством [113].



Примітки:
 Об'єкт – конкретний вантаж/партія.
 Страховальник укладає договір зі страховиком.
 Поліс оформляється за умовами ICC (A/B/C).

Перелік ризиків – основні й додаткові.
 При настанні страхового випадку діє процедура врегулювання.
 У підсумку – виплата відшкодування.

Рис. 1.1. Взаємозв'язок основних понять, процедур і ризиків у структурі страхового полісу

Таблиця 1.1 – Класифікація страхування вантажів

Критерій	Види (приклади)	Характеристика/пояснення	Приклад з практики
За видом транспорту	Морське, автомобільне, залізничне, авіаційне, мультимодальне	Залежить від маршруту та виду перевезення	Морське для контейнерних перевезень
За формою	Добровільне, обов'язкове	Добровільне переважає у ЗЕД, обов'язкове – окремі випадки	Добровільне страхування експортером
За об'єктом	Окрема партія, усі вантажі за період	Можна застрахувати разово або на певний термін	Договір на всі рейси за рік
За обсягом покриття	Повне, часткове, з франшизою	Повне – максимальний захист; франшиза – частина ризику на клієнті	Поліс повного страхування з безумовною франшизою
За ризиками	Основні, додаткові	Основні – пожежа, аварія; додаткові – воєнні дії, затримка	Покриття воєнних ризиків у зоні Операції Об'єднаних Сил (ООС)
За територією дії	Внутрішнє, міжнародне	Міжнародне враховує вимоги транзитних/призначених країн	Перевезення Київ–Роттердам
За строком дії	На рейс, на період	На рейс – разове, на період – для постійних перевезень	Страхування всіх відправок за квартал

Важливе значення має також класифікація страхування за видом транспорту. Морське страхування вантажів має найдавнішу історію та найбільш розвинену нормативно-правову базу, охоплює широкий спектр ризиків: аварії суден, стихійні лиха, пожежі, затоплення, піратство, пошкодження під час завантаження або розвантаження, а також воєнні ризики [66, 121]. Автомобільне страхування характеризується гнучкістю умов та акцентом на покритті ризиків дорожньо-транспортних пригод, крадіжок, псування вантажу внаслідок впливу погодних умов, недбалості водія або затримок у доставці, а також некоректного

оформлення супровідних документів [60]. Залізничне страхування охоплює ризики пошкодження або втрати вантажу під час перевезення поїздом, аварій, крадіжок, псування внаслідок неправильного навантаження чи прострочення доставки [34]. Авіаційне страхування передбачає покриття ризиків, пов'язаних з аваріями, втратою чи пошкодженням вантажу в аеропорту, під час посадки, вильоту або перевалки між авіарейсами [81]. Окремо виділяється мультимодальне страхування, що оформлюється на весь маршрут і охоплює ризики, які можуть виникати у процесі переміщення вантажу різними видами транспорту. Це дає змогу забезпечити цілісне покриття у складних міжнародних схемах перевезень, коли відповідальність може переходити від одного перевізника до іншого [67].

За об'єктом страхування розрізняють страхування конкретної партії вантажу, що доцільно для разових або періодичних відправлень цінних товарів, і страхування всіх вантажів підприємства на певний період, яке оформлюється для регулярних перевезень і дозволяє оптимізувати витрати та гарантувати безперервний захист вантажів [117]. Залежно від обсягу покриття виділяють повне страхування, яке забезпечує відшкодування повної вартості вантажу у разі настання будь-якого із зазначених у полісі ризиків, та часткове страхування, що покриває лише певний відсоток вартості або окремі категорії ризиків. Останнє, як правило, супроводжується меншою вартістю полісу. Широко застосовується і страхування з франшизою, коли частина збитків не покривається страховиком і лягає на страхувальника, що дозволяє знизити розмір страхового тарифу [121].

Класифікація за територією дії охоплює внутрішнє страхування, яке здійснюється в межах однієї держави з урахуванням її законодавства, інфраструктури та національних ризиків, і міжнародне страхування. Останнє вимагає врахування вимог країн транзиту, країни призначення, а також положень міжнародних конвенцій та стандартів [16].

Особливо важливою для практики є класифікація за набором покритих ризиків відповідно до Institute Cargo Clauses. Institute Cargo Clauses (A) передбачають найширше покриття – повне (Усі ризики), що включає більшість

можливих ризиків, окрім окремо обумовлених виключень (наприклад, військові дії, ядерні ризики, природний знос тощо) [50]. Institute Cargo Clauses (B) забезпечують обмежене покриття й включають лише певний перелік ризиків: пожежа, вибух, аварія транспортного засобу, землетрус, виверження вулкану, змив хвилею за борт тощо. Institute Cargo Clauses (C) – це мінімальне покриття, яке поширюється лише на основні ризики, такі як аварія, пожежа, вибух, перекидання транспортного засобу чи його зіткнення [50].

Також одним із важливих критеріїв класифікації страхування вантажів є строк дії страхового полісу. Залежно від потреб підприємства та специфіки логістичних операцій, розрізняють страхування на окремий рейс (*voyage policy*) та страхування на певний термін (*time policy*). Страхування на окремий рейс передбачає дію полісу лише протягом одного визначеного маршруту – від пункту відправлення до пункту призначення. Такий підхід найбільше підходить для разових або особливо цінних відправлень, коли підприємство бажає максимально захистити конкретну партію вантажу. Натомість страхування на певний термін, дає можливість забезпечити страхове покриття для всіх рейсів, що здійснюються у межах визначеного періоду, наприклад, місяця, кварталу чи року. Така форма страхування широко застосовується для підприємств, які здійснюють регулярні перевезення, оскільки дозволяє оптимізувати витрати та забезпечити безперервний захист усього потоку вантажів протягом дії полісу [21]. Завдяки цьому компанії отримують додаткову гнучкість у плануванні логістики та можуть ефективніше управляти ризиками, що супроводжують постійний вантажопотік.

Така багаторівнева система дозволяє учасникам логістичних операцій обирати оптимальний баланс між вартістю страхування та рівнем захисту відповідно до особливостей вантажу та маршруту його переміщення.

Основні відмінності між типами Institute Cargo Clauses (A), (B), (C) узагальнено у таблиці 1.2.

Ризики, які покриваються у договорах страхування вантажів, поділяються на основні та додаткові, залежно від характеру потенційних загроз та специфіки

перевезення. До основних ризиків належить втрата або повне знищення вантажу, що може бути наслідком крадіжки, розбійного нападу, аварії чи пожежі. Крім цього, серед основних ризиків виокремлюють пошкодження вантажу внаслідок різних надзвичайних подій, таких як аварії, стихійні лиха, вибухи, затоплення, дорожньо-транспортні пригоди. Часто трапляється і часткове пошкодження, яке виникає під час вантажно-розвантажувальних операцій, коли вантаж може бути пошкоджений через неправильне поводження або недбалість персоналу.

Таблиця 1.2 – Порівняння Institute Cargo Clauses (A/B/C)

Критерій	Institute Cargo Clauses (A)	Institute Cargo Clauses (B)	Institute Cargo Clauses (C)
Покриття ризиків	Найширше, «Усі ризики»	Обмежений перелік, більше ніж у (C)	Основні ризики, найменше покриття
Аварія транспорту	+	+	+
Пожежа/Вибух	+	+	+
Крадіжка, грабіж	+	+ (за певних умов)	–
Стихійні лиха	+	+	–
Затоплення/пошкодження морською водою	+	+	+
Пошкодження при навантаженні/розвантаженні	+	+	–
Воєнні ризики	Додатково, за окремою угодою	Додатково, за окремою угодою	Додатково, за окремою угодою
Виключення	Ядерний ризик, звичайний знос, власна вада	Аналогічно (A)	Аналогічно (A)

Окрім основних, існують також додаткові ризики, які враховуються за окремим погодженням сторін. До них належать затримки доставки, прострочення виконання контрактних зобов'язань або пов'язані з цим штрафні санкції. Також додатково можуть покриватися пошкодження чи псування вантажу внаслідок недбалості персоналу, впливу температурних коливань,

природного зносу чи псування продукції. У разі необхідності до переліку ризиків додаються такі форс-мажорні обставини, як воєнні дії, страйки, громадянські заворушення, але їх включення до полісу потребує спеціального погодження та оформлення додаткового покриття. Приклад розрахунку страхової премії подано у Додатку Е.

У реальних страхових полісах перелік ризиків визначається індивідуально та чітко прописується у договорі відповідно до специфіки вантажу, маршруту та побажань замовника. Найчастіше компанії, які здійснюють міжнародні чи високоризикові перевезення, надають перевагу максимально широкому пакету покриття для мінімізації потенційних втрат і забезпечення безперервності логістичного процесу [111].

Сучасний страховий ринок динамічно реагує на розвиток логістики та впровадження новітніх інформаційних технологій, пропонуючи дедалі інноваційніші продукти для учасників міжнародної торгівлі. Однією з основних тенденцій є впровадження електронних полісів, які дозволяють швидко оформлювати страхування, відстежувати статус вантажу у режимі реального часу та повністю перейти на цифровий документообіг, що значно підвищує ефективність і прозорість страхових процесів [117].

Значного поширення набуває страхування з розширеним покриттям типу «Усі ризики», яке враховує не лише стандартні ризики, а й специфіку конкретного маршруту, геополітичну ситуацію, кліматичні особливості, а також індивідуальні вимоги певних галузей – таких як фармацевтика, харчова промисловість чи високотехнологічне виробництво. Це дозволяє клієнтам отримати страховий захист, максимально адаптований до особливостей їхньої діяльності та характеру перевезень.

Зростає попит на комплексне мультимодальне страхування, особливо для логістичних операторів, які організують перевезення за принципом «двері-в-двері» із залученням декількох видів транспорту. Такий підхід забезпечує цілісність страхового покриття по всьому маршруту руху вантажу, мінімізуючи прогалини у відповідальності між різними перевізниками.

Іншою сучасною інновацією є страхування з використанням технологій Інтернету речей. Завдяки інтеграції сенсорів, GPS-трекерів та інших смарт-пристроїв, страховики можуть отримувати оперативну інформацію про місцезнаходження та стан вантажу, що дозволяє своєчасно реагувати на позаштатні ситуації та скорочувати як кількість страхових випадків, так і обсяги потенційних втрат [60].

Застосування Інтернету речей та цифрових рішень у сучасному страхуванні вантажів схематично подано на рис. 1.3.

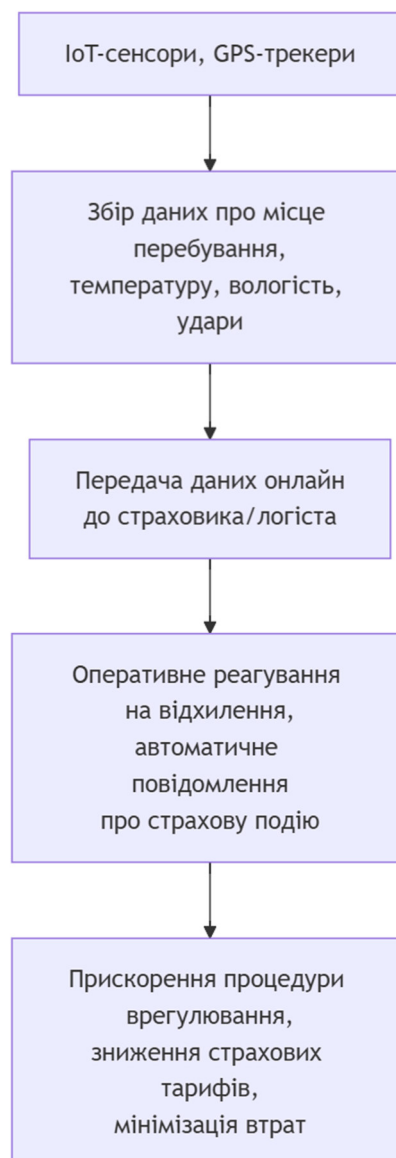


Рис. 1.3. Застосування цифрових рішень у сучасному страхуванні вантажів

Окрему роль відіграє перестраховування великих партій вантажу, коли ризик розподіляється між кількома страховиками. Така модель особливо актуальна при

страхуванні надвеликих вантажів, що транспортуються в рамках масштабних інвестиційних проектів, гуманітарних місій чи міжконтинентальних конвоїв. Перестраховування дає змогу забезпечити більшу фінансову стійкість як для клієнта, так і для страховика, тим самим зменшуючи ризик непередбачених втрат і сприяючи розвитку міжнародної співпраці у сфері страхування [111].

Світова практика визначає, що основним документом для формування умов страхування вантажів є Institute Cargo Clauses (ICC) у трьох версіях: А, В, С. Їх застосування обов'язкове для всіх великих міжнародних контрактів (особливо при розрахунках через акредитив) [109, 120]. Українське законодавство (Закон України «Про страхування» [113]) адаптується до цих стандартів, хоча залишається специфіка національного ринку, зокрема щодо вимог до страховиків, порядку врегулювання спорів, обліку та ліцензування діяльності.

Отже, розуміння основних понять і класифікація видів страхування вантажів є підґрунтям для подальшого розгляду теоретичних і практичних аспектів забезпечення безпеки та фінансової стійкості у сфері міжнародної логістики. Упорядкованість термінології, різноманіття видів страхових продуктів і дотримання міжнародних стандартів є основними чинниками ефективного розвитку страхової галузі та інтеграції України у світові логістичні ланцюги.

1.3 Міжнародна нормативно-правова база страхування вантажів

Страховування вантажів у міжнародній логістиці функціонує у складному регуляторному середовищі, що поєднує як універсальні міжнародні правові норми, так і національне законодавство країн, залучених у ланцюг перевезення. Саме міжнародна нормативно-правова база визначає основні принципи, стандарти та мінімальні вимоги до організації страхової діяльності, процедури оформлення, урегулювання та виконання зобов'язань щодо страхування вантажів. Її дотримання є гарантією захисту інтересів усіх учасників

логістичного процесу – від експортерів і імпортерів до логістичних операторів, перевізників, банківських та страхових установ [79, 109].

Першим рівнем регулювання у сфері міжнародного страхування вантажів є система міжнародних конвенцій, багатосторонніх договорів і галузевих стандартів, що регулюють відносини у сфері перевезення вантажів різними видами транспорту, визначають відповідальність сторін, процедури врегулювання претензій та мінімальні вимоги до страхування (табл. 1.3).

Таблиця 1.3 – Міжнародні конвенції та сфери їх дії

Вид транспорту	Міжнародна конвенція/документ	Основна сфера регулювання
Морський	Гаазькі правила (1924), Гаазько-Вісбійські правила (1968), Гамбурзькі правила (1978), Роттердамські правила (2008)	Відповідальність перевізника, страхування, врегулювання спорів
Автомобільний	CMR (1956) – «Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів»	Відповідальність перевізника, страхування, документообіг
Залізничний	CIM (COTIF, 1980) – «Єдині правила для договору міжнародного залізничного перевезення вантажів»	Відповідальність перевізника, страхування, порядок претензій
Авіаційний	Варшавська конвенція (1929), Монреальська конвенція (1999)	Відповідальність перевізника, страхування вантажів
Мультимодальний	Роттердамські правила (2008), частково – CMR, CIM, ICC	Комплексне врегулювання для змішаних перевезень, страхування
Всі види транспорту	Incoterms*	Застосовуються до всіх видів транспорту

*Примітка: Incoterms – міжнародні комерційні правила, які не є конвенцією, проте впливають на обов'язки сторін щодо страхування вантажу

Одним із основних документів є Гаазькі правила (Hague Rules), ухвалені у 1924 році, що встановили основи міжнародного морського перевезення вантажів

та визначили відповідальність перевізника за втрату, пошкодження чи затримку вантажу. Їхні наступники – Гаазько-Вісбійські правила (Hague-Visby Rules, 1968) та Гамбурзькі правила (Hamburg Rules, 1978) – деталізували та розширили відповідальність перевізників і механізми відшкодування шкоди, а також встановили основи для врегулювання претензій, пов'язаних із морським перевезенням та страхуванням [46, 47].

Ще одним надзвичайно важливим міжнародним договором є Конвенція ООН про договори міжнародного перевезення вантажів морем (Rotterdam Rules, 2008), що спрямована на модернізацію й гармонізацію правил морських перевезень, у тому числі щодо цифрового документообігу, страхування мультимодальних перевезень та взаємодії між перевізником, вантажовласником і страховиком [86].

У сфері автомобільного транспорту центральним документом виступає Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (CMR, 1956), яка передбачає обов'язкове страхування відповідальності перевізника, визначає умови оформлення транспортних документів (CMR-накладної) та процедури врегулювання претензій [25]. Аналогічно, у залізничних перевезеннях діє Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (CIM, частина COTIF), яка також закладає принципи страхування відповідальності перевізника й визначає порядок розгляду претензій і виплат відшкодувань [24].

У сфері авіаперевезень основними міжнародними угодами є Варшавська (1929) та Монреальська конвенція (1999), які регламентують відповідальність перевізника перед відправником і отримувачем вантажу, мінімальні вимоги до страхування вантажів, строки та порядок врегулювання спорів [72].

Важливо підкреслити, що міжнародні конвенції не лише визначають відповідальність перевізника, а й впливають на порядок страхування, оскільки саме від ступеня відповідальності залежить обсяг і характер страхового захисту, який повинен мати учасник перевезення. Так, відповідальність перевізника за CMR чи Монреальською конвенцією обмежена визначеними сумами, тому вантажовласники часто додатково укладають поліси страхування вантажу, щоб

отримати компенсацію повної вартості вантажу у разі його втрати або пошкодження.

Основним міжнародним стандартом у сфері страхування вантажів є Institute Cargo Clauses (A, B, C), розроблені Інститутом лондонських страховиків. Institute Cargo Clauses є уніфікованими умовами страхування, що визначають перелік ризиків, які підлягають покриттю, умови надання відшкодування, винятки з покриття, процедури врегулювання претензій, а також формують основу для полісів у морських, автомобільних, залізничних, авіаційних та мультимодальних перевезеннях [50, 34].

Institute Cargo Clauses поділяються на три основні типи:

- Clauses (A) – найширше покриття (Усі ризики), охоплює більшість ризиків, окрім спеціально визначених винятків;
- Clauses (B) – обмежене покриття, що включає лише визначений перелік ризиків (наприклад, пожежа, аварія транспортного засобу, стихійне лихо);
- Clauses (C) – мінімальне покриття, що стосується лише базових ризиків (аварія, пожежа, перекидання транспорту тощо).

Ці умови широко використовуються страховиками та логістичними компаніями по всьому світу та є обов'язковими для оформлення міжнародних акредитивів за умовами CIF (Cost, Insurance and Freight), CIP (Carriage and Insurance Paid to) тощо відповідно до Incoterms 2020 [48].

Incoterms (International Commercial Terms) – це міжнародно визнані правила, розроблені Міжнародною торговою палатою (ІСС), які визначають обов'язки продавця й покупця щодо доставки товару, включаючи питання страхування. Зокрема, умови CIF та CIP вимагають, щоб продавець забезпечив укладення договору страхування вантажу на користь покупця. Водночас, Incoterms 2020 деталізують рівень покриття: для CIF достатньо мінімального покриття (Clauses C), а для CIP – обов'язково Усі ризики (Clauses A) [111]. Це має практичне значення для підбору полісу та підготовки документів для міжнародних контрактів.

Вагому роль у формуванні, розвитку та гармонізації міжнародної нормативно-правової бази страхування вантажів відіграють міжнародні організації, такі як Конференція ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD), Міжнародна морська організація (ІМО), Міжнародний союз морського страхування (ІУМІ), Міжнародна торговельна палата (ІСС), а також профільні європейські структури. Вони розробляють методичні рекомендації, стандарти ведення обліку, оцінювання ризиків, обмінюються даними щодо практики страхування, а також виступають майданчиками для вирішення міжнародних спорів та уніфікації правил [10, 65].

Зокрема, UNCTAD публікує регулярні огляди розвитку морських перевезень і ринку страхування вантажів, аналізує проблеми страхового захисту країн, що розвиваються, та пропонує стратегії підвищення доступності страхових послуг. ІМО координує безпеку судноплавства, а також розробляє вимоги до обов'язкового страхування відповідальності судновласників за морські ризики.

Важливим елементом міжнародної нормативно-правової бази є регулювання перестраховання – механізму розподілу особливо великих або катастрофічних ризиків між кількома страховиками чи перестраховиками. Більшість країн визнають пріоритет міжнародних перестраховальних угод і підтримують доступ до глобального перестрахового ринку. Це особливо актуально у сфері транспортування цінних, небезпечних або великогабаритних вантажів, а також у разі страхування вантажів під час збройних конфліктів чи у зонах природних катастроф [16, 66].

Перестраховання не лише забезпечує фінансову стійкість первинного страховика, але й підвищує надійність страхового захисту для клієнта, адже сума відшкодування розподіляється між декількома крупними компаніями з високим рейтингом. Міжнародна практика передбачає наявність обов'язкових стандартів розкриття інформації про перестраховальні угоди, моніторинг платоспроможності перестраховиків, а також співпрацю зі світовими рейтинговими агентствами.

З огляду на транскордонний характер міжнародних перевезень, суттєвого значення набувають механізми врегулювання спорів між учасниками страхових правовідносин. У більшості випадків, якщо сторони не досягли згоди шляхом переговорів, спори розглядаються у міжнародному комерційному арбітражі або спеціалізованих судах відповідно до юрисдикції, обраної в договорі. Часто застосовується норма про вибір права тієї країни, де укладено договір страхування або де зареєстровано страховика [121].

Крім того, значення мають міжнародні протоколи обміну інформацією, електронний документообіг, сертифікація та стандартизація процедур оцінювання збитків, що забезпечують прозорість і ефективність врегулювання страхових випадків. Значна увага приділяється цифровізації процесів, що спрощує доступ до міжнародних ринків страхування, пришвидшує отримання полісів, спрощує верифікацію та автоматизує розгляд заяв на відшкодування [60, 81].

Міжнародна нормативно-правова база страхування вантажів містить жорсткі вимоги до фінансової звітності, аудиту діяльності страховиків, дотримання стандартів прозорості, платоспроможності й антифрод-контролю. Такі вимоги закріплюються не лише у національних актах, але й у численних директивах ЄС, рекомендаціях Міжнародної асоціації органів страхового нагляду (IAIS), регламентуючих документах світових бірж страхових та перестрахових контрактів [36, 64]. Дотримання цих стандартів гарантує стабільність ринку, захищає інтереси споживачів страхових послуг і сприяє розвитку глобальної довіри у сфері міжнародної логістики.

Україна поступово інтегрується у світовий простір міжнародної логістики та страхування, адаптуючи своє законодавство й ринкові практики до вимог міжнародних конвенцій і стандартів. Основні принципи організації та здійснення страхування вантажів визначає Закон України «Про страхування», який імплементує положення Institute Cargo Clauses, Incoterms, а також враховує вимоги до обліку, звітності, аудиту й перестраховування [113]. Українські компанії активно виходять на міжнародний ринок, співпрацюють з провідними глобальними страховиками й перестраховиками, впроваджують сучасні

електронні платформи та автоматизовані рішення для оформлення та врегулювання страхових випадків.

Водночас у вітчизняній практиці зберігається низка проблем: різний рівень гармонізації з європейськими стандартами серед окремих страховиків, недостатня розвиненість процедур електронного документообігу, складнощі з транскордонним врегулюванням спорів. Для подальшої інтеграції України у міжнародну систему страхування вантажів важливим є подальше вдосконалення правового регулювання, розширення практики співпраці з міжнародними страховими та перестраховими компаніями, а також впровадження сучасних ІТ-рішень для автоматизації бізнес-процесів.

Висновки до першого розділу

У першому розділі розглянуто теоретико-методологічні засади страхування вантажів у міжнародній логістиці, які визначають його місце, сутність і роль за сучасних умов поглиблення глобалізації економіки. Страхування вантажів є важливим інструментом управління ризиками, що дозволяє учасникам логістичних процесів мінімізувати фінансові втрати, забезпечити безперервність операцій та підвищити довіру між партнерами. Еволюція системи страхування вантажів тісно пов'язана з розвитком міжнародної торгівлі, ускладненням логістичних ланцюгів і зростанням вимог до швидкості й безпеки доставки.

Розглянуто основні поняття, види і принципи страхування вантажів, зокрема особливості морського, автомобільного, залізничного, авіаційного та мультимодального страхування. Визначено, що сучасний ринок пропонує широкий спектр страхових продуктів із різним обсягом покриття, строками дії, умовами франшизи, а також можливістю індивідуального налаштування полісів під специфіку вантажу, маршруту і вимог клієнта. Значну увагу приділено

міжнародним стандартам, зокрема Institute Cargo Clauses (A, B, C), які слугують основою для формування умов страхування у більшості міжнародних контрактів.

Висвітлено нормативно-правову базу, що регламентує страхування вантажів у міжнародній логістиці. Проаналізовано основні міжнародні конвенції, такі як Гаазько-Вісбійські правила, Конвенція CMR, CIM, Монреальська конвенція, а також правила Incoterms, які впливають на розподіл обов'язків та відповідальності сторін щодо страхування. Окрему увагу приділено питанням перестраховання та ролі міжнародних організацій у гармонізації стандартів, підвищенні прозорості та ефективності врегулювання страхових випадків.

Показано, що розвиток цифрових технологій суттєво впливає на ринок страхування вантажів: впровадження електронних полісів, IoT-рішень, блокчейн-технологій і автоматизованих платформ підвищує прозорість, знижує витрати та пришвидшує врегулювання страхових випадків. Це є особливо актуальним для мультимодальних перевезень, де важливо забезпечити безперервне страхове покриття на всіх етапах маршруту.

Таким чином, страхування вантажів у міжнародній логістиці постає як комплексний багаторівневий механізм захисту економічних інтересів учасників логістичних ланцюгів, який базується на поєднанні фінансових, правових та технологічних інструментів. Його ефективне використання сприяє підвищенню конкурентоспроможності підприємств, стійкості зовнішньоекономічної діяльності та інтеграції України у глобальні логістичні процеси. Водночас, для подальшого розвитку сфери страхування в Україні необхідною є подальша гармонізація із міжнародними стандартами, підвищення фінансової грамотності бізнесу, удосконалення правового регулювання та впровадження інноваційних цифрових рішень.

РОЗДІЛ 2 АНАЛІЗ УМОВ СТРАХУВАННЯ ВАНТАЖІВ НА ОСНОВНИХ МІЖНАРОДНИХ РИНКАХ

2.1 Особливості страхування вантажів на європейському ринку

Європейський ринок страхування вантажів – це один із найбільш розвинених та конкурентних сегментів глобальної страхової індустрії, що формує тренди та задає стандарти для багатьох країн світу. Особливості цього ринку випливають із унікального поєднання історичних традицій, глибоко структурованої нормативно-правової бази, високого рівня цифровізації, проникнення інновацій, фінансової стійкості провідних страховиків та орієнтації на якість обслуговування й прозорість ринкових процесів [16, 55].

Формування ринку страхування вантажів у Європі тісно пов'язане з розвитком міжнародної торгівлі, мореплавства та фінансового посередництва. Ще у XVII столітті у Великій Британії виникли перші спеціалізовані морські страхові компанії, а Lloyd's of London став світовим символом надійності у морському й вантажному страхуванні [34]. Історичний досвід, отриманий під час численних торгових війн, піратських набігів, економічних криз та революцій, сприяв формуванню міцної страхової культури й створенню механізмів протидії складним ризикам, що є актуальними і в сучасній європейській логістиці.

Структура ринку страхування вантажів у Європі у 2024 році свідчить про домінування морського транспорту, на частку якого припадає 34 % усіх страхових полісів. Морське страхування залишається центровим для міжнародної торгівлі, особливо коли йдеться про масові та контейнерні вантажі. Автомобільний транспорт із часткою 26 % відіграє провідну роль у внутрішній і регіональній логістиці, зокрема в країнах з розвиненою мережею автомобільних шляхів. Мультимодальні перевезення охоплюють 18 % ринку і продовжують демонструвати зростання завдяки активній інтеграції різних видів транспорту для підвищення ефективності ланцюгів постачання. Залізничний транспорт займає 12 % ринку, що зумовлено його здатністю перевозити великі обсяги

вантажів на середні та далекі відстані, а також зростаючим попитом у межах екологічних ініціатив ЄС. Авіаційний транспорт охоплює 6 % ринку і використовується переважно для перевезення вантажів із високою вартістю або тих, що потребують термінової доставки. До категорії «інші» (4 %) відносяться страхові продукти для внутрішніх водних шляхів, трубопровідного транспорту та інших спеціалізованих видів перевезень. Такий розподіл підкреслює важливість диверсифікації логістики та розвиток комплексних страхових рішень у європейській логістичній системі (рис. 2.1).

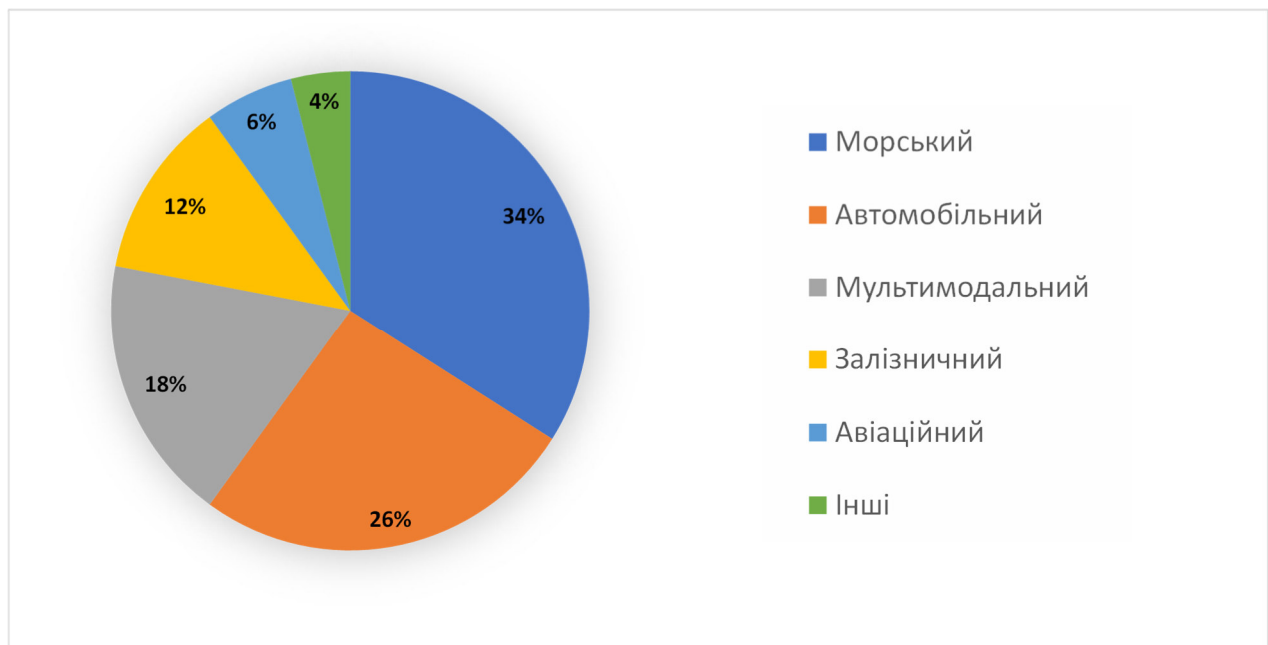


Рис. 2.1. Структура ринку страхування вантажів в Європі у 2024 році

Джерело: [98]

Сучасний європейський ринок об'єднує тисячі учасників – від глобальних гігантів (Allianz, AXA, Zurich Insurance Group, Lloyd's, Munich Re, Swiss Re) до сотень національних і локальних страховиків, перестрахових компаній, брокерських мереж і цифрових майданчиків [11]. Особливості ринку полягають у високій концентрації капіталу, широкій диверсифікації страхових і перестрахових продуктів, а також суворих вимогах до прозорості, фінансової звітності та регуляторного контролю.

Однією з головних відмінностей європейського ринку є наявність уніфікованого правового поля, створеного в рамках Європейського Союзу.

Директива Solvency II, прийнята у 2009 році, змінила підходи до оцінки платоспроможності страховиків, управління ризиками, резервування коштів та звітності [31, 54]. Всі великі гравці ринку зобов'язані відповідати цим стандартам, що гарантує додатковий захист для клієнтів – і вантажовласників, і логістичних операторів, і банків. Крім того, загальноєвропейські директиви визначають вимоги до реєстрації страхових компаній, ліцензування їхньої діяльності, захисту персональних даних та антифрод-контролю.

Серйозний вплив на розвиток ринку має Insurance Europe – головна галузева асоціація, яка представляє інтереси страховиків, розробляє рекомендації, узагальнює статистику, проводить діалог із владою й міжнародними організаціями [55]. Крім цього, діють і професійні об'єднання, які займаються питаннями перестрахування, діджиталізації, впровадження інновацій, оцінки кіберризиків та розслідування страхових подій.

Сучасний страховий ринок Європи пропонує надзвичайно широкий асортимент продуктів для вантажних перевезень. Класичні поліси охоплюють морські, автомобільні, залізничні, авіаційні й мультимодальні перевезення, а також змішані маршрути (door-to-door). Основним стандартом залишаються Institute Cargo Clauses (A/B/C), які адаптуються до національних особливостей і, водночас, повністю інтегровані у глобальні практики [50] (табл. 2.1).

Значна увага приділяється розробці «гібридних» програм, що комбінують страхування вантажу, відповідальності перевізника, додаткових логістичних послуг, а також страхування від кіберризиків, втрати інформації, збою цифрових платформ чи крадіжки цифрових ідентифікаторів [67, 81].

Особливо розвинуте страхування для контейнерних перевезень, яке охоплює не лише втрату чи пошкодження вантажу, а й затримки через перебої у портах, страйки, політичні ризики, блокади та інші форс-мажорні ситуації. В Європі активно впроваджується страховий супровід для логістики «холодного ланцюга» – продукції з контрольованою температурою (фармацевтика, їжа), де ризики псування, відхилення температури чи аварії обладнання критично впливають на страховий тариф і процедуру врегулювання.

Таблиця 2.1. Порівняння умов страхування у провідних країнах Європи

Країна	Середній тариф, % від вартості вантажу	Ліміт відповідальності, євро/страховий випадок	Поширені страхові продукти
Німеччина	0,12	2 000 000	Повне покриття (усі ризики), умови А, мультимодальні поліси
Франція	0,15	1 500 000	Повне покриття, умови А/В, спеціальні для фармацевтики
Італія	0,18	1 200 000	Умови В/С, авто/морське, логістика з контрольованою температурою
Нідерланди	0,14	2 500 000	Повне покриття, контейнерні, мультимодальні
Велика Британія	0,13	3 000 000	Повне покриття, страхування понад базовий ліміт, кіберризика

Європа – один із лідерів у сфері мультимодальних перевезень. Великі логістичні хаби (Роттердам, Гамбург, Антверпен, Гданськ) та мережі інтермодальних залізничних, автомобільних, морських і авіатерміналів стимулюють попит на страхування, яке покриває повний маршрут і всі види транспорту. Сучасні страхові поліси формуються як пакетні продукти: страховий захист оформлюється не тільки на кожен сегмент, а й на увесь логістичний ланцюг – із урахуванням переходу відповідальності між перевізниками, обробки вантажу на терміналах, тимчасового зберігання, розмитнення, внутрішньої доставки до отримувача [16, 24].

Практикою європейських компаній є укладання рамкових (master) договорів для великих корпоративних клієнтів, коли одна програма діє на всі перевезення протягом року або певного періоду, з гнучким розподілом тарифів та умов залежно від маршруту, типу вантажу, рівня ризику і попередньої історії претензій.

Протягом останніх років ринок цифрового страхування вантажів у Європі продемонстрував істотне зростання. Якщо у 2018 році частка полісів, оформлених повністю онлайн, становила близько 22%, то вже у 2020 році цей показник зріс до 36%, що пов'язано передусім із стрімкою цифровізацією на тлі пандемії COVID-19, впровадженням цифрових рішень і масовим переходом до дистанційних сервісів у логістиці та страхуванні. У 2021–2022 роках спостерігався подальший стрибок – частка цифрових полісів зросла з 48% до 57%, зумовлено як зміною споживчих вподобань, так і активною підтримкою цифрових інструментів з боку європейських регуляторів та лідерів ринку. Однак у 2023–2024 роках темпи приросту дещо сповільнилися – відповідно до новітніх оцінок, частка цифрових страхових полісів у логістиці та перевезеннях досягла 62% у 2023 році та 68% у 2024 році. Ця динаміка свідчить про поступовий перехід до фази зрілості ринку, коли більшість великих і середніх компаній уже використовують цифрові рішення, а подальше зростання забезпечуватиметься переважно за рахунок нових інноваційних інструментів, зокрема смарт-контрактів, IoT-сервісів і комплексної автоматизації страхових процесів [58, 55, 59, 87] (рис. 2.2).

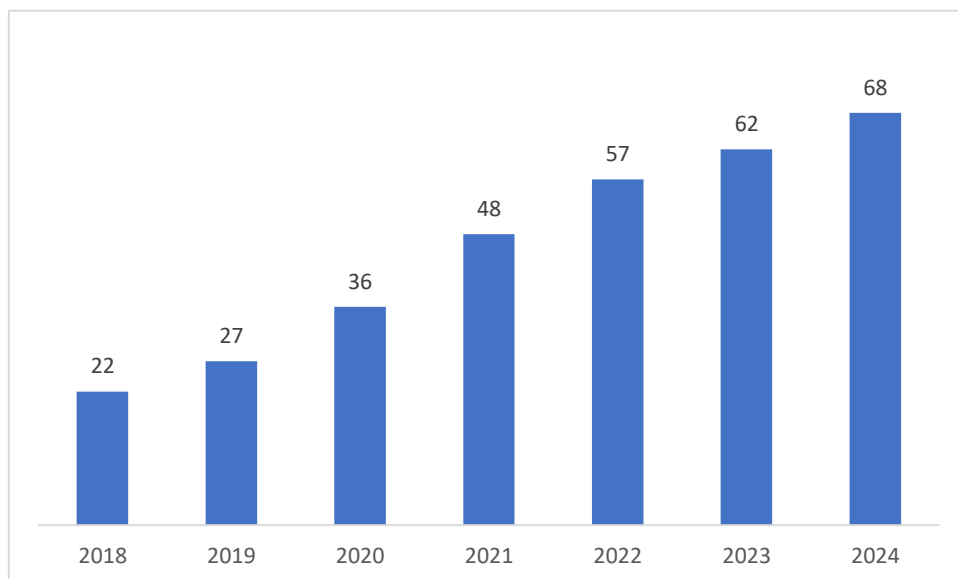


Рис. 2.2. Динаміка впровадження цифрових страхових рішень у Європі протягом 2018–2024 років (частка цифрових полісів, %)

В останні роки спостерігається вибухове зростання впровадження цифрових технологій у страхуванні вантажів. Майже 70% страхових полісів у ЄС у 2024 році оформлено в електронному вигляді. Платформи онлайн-страхування дозволяють швидко отримати калькуляцію, подати заявку, моніторити статус вантажу, завантажити документи для врегулювання збитків, отримати миттєву компенсацію у разі незначних втрат [25, 60].

Широко використовуються IoT-пристрої: GPS-трекери, температурні сенсори, системи контролю вологості, датчики удару чи руху, інтегровані у страхові продукти. Ці рішення дають змогу не лише запобігати ризикам, а й швидко фіксувати причину страхового випадку, що значно пришвидшує розгляд претензій і підвищує довіру клієнтів.

Штучний інтелект застосовується для оцінки ризиків, виявлення підозрілих шаблонів, боротьби з шахрайством, розрахунку індивідуальних тарифів і автоматичного ухвалення рішень щодо виплат у типових ситуаціях. Блокчейн-технології гарантують захищений обіг документів, прозорість ланцюга розрахунків і синхронізацію даних із перестраховиками [37, 48].

Структура покриття на європейському ринку є дуже гнучкою та варіативною. Базові ризики – крадіжка, аварія, пожежа, стихійне лихо, пошкодження при навантаженні чи розвантаженні – доповнюються сучасними викликами: кіберінциденти, затримка через закриття кордонів, страйки персоналу, блокування транспортних артерій, ризики пандемії, ризики війни чи збройного конфлікту [54]. Програми страхування «від усіх ризиків» (Усі ризики) активно просуваються як для великих, так і для середніх і малих підприємств, особливо у сфері e-commerce, фармацевтики, агробізнесу.

У структурі європейського страхового портфелю зростає частка комбінованих полісів, які об'єднують покриття для різних типів вантажу, різних країн призначення, варіативних ланцюгів постачання. Підвищену увагу приділяють спеціалізованим програмам для небезпечних вантажів, швидкопсувної продукції, дорогоцінних металів, предметів мистецтва та антикваріату.

Європейська практика відрізняється високим рівнем автоматизації процедур врегулювання. Подання заяви можливе у цілодобовому режимі через мобільний застосунок або онлайн-платформу. Незалежні сюрверси, акредитовані асоціаціями, залучаються для огляду пошкодженого вантажу. Час розгляду стандартної заяви в країнах ЄС зазвичай не перевищує 7–10 днів, для великих або складних претензій може тривати до 1–2 місяців [20].

Для клієнтів діють системи бонусів за відсутність претензій, знижки для корпоративних клієнтів, безкоштовний юридичний супровід при врегулюванні транскордонних спорів. Високий рівень перестраховування дозволяє оперативно розподіляти великі збитки між кількома страховиками та перестраховиками, мінімізуючи ризик неплатоспроможності.

Лондонський страховий ринок зберігає статус найбільшого центру перестраховування у світі, залучаючи до кооперації компанії з усього ЄС, країн Східної Європи, Азії та Америки [66]. Перестраховування відіграє основну роль у покритті особливо великих, складних чи нестандартних ризиків (наприклад, перевезення надвеликих інвестиційних об'єктів, військових чи гуманітарних конвоїв, транзиту через «гарячі точки»).

Додатково, діють спеціалізовані перестрахові пули для агроризиків, вантажів з високою ймовірністю шахрайства або терористичної загрози, транспортних схем у зоні військових дій або санкцій.

Статистичні дані свідчать про стійке зростання обсягів страхування вантажів у Європі. У 2023 році обсяг страхових премій у цьому сегменті перевищив 19 млрд євро, що на 6% більше, ніж у 2022 році [55]. Лідерами за обсягом є Велика Британія, Німеччина, Франція, Нідерланди, Італія, Іспанія, Бельгія, Польща. У країнах Скандинавії та Бенілюксу – найвищий рівень проникнення цифрового страхування.

Структура розподілу страхових продуктів на ринку ЄС складається з морського й мультимодального страхування (понад 54% портфелю), автотранспортного – 25%, залізничного – 8%, авіаційного – 6%, іншого (страхування відповідальності, спеціалізовані продукти) – 7%.

Останні роки стали для європейського ринку випробуванням на стійкість. Пандемія COVID-19 показала необхідність оперативної перебудови тарифів та умов покриття (затримки доставки, карантин, вплив закриття кордонів). Російська агресія проти України та пов'язані з нею санкції проти росії, білорусі, закриття акваторій Чорного моря, додатково стимулювали перегляд страхових політик, підвищення тарифів на транзит через «ризикові» зони, впровадження спеціальних програм для перевезень гуманітарних вантажів, агропродукції, військової допомоги [35].

Зросла роль європейських перестрахових пулів, розвиток державних програм підтримки страхування критичної логістики, співпраця з державними і наднаціональними фондами для забезпечення фінансової стійкості галузі.

Українські компанії, що працюють з ЄС, зіштовхуються із необхідністю гармонізації документів, сертифікації полісів, відповідності вимогам Solvency II. Багато українських експортерів та перевізників звертаються до європейських страховиків і брокерів для оформлення мультимодальних програм, перестрашування через європейські ринки. Гострою залишається проблема податкового режиму, подвійного оподаткування, транскордонного врегулювання страхових подій [94].

Україна поступово інтегрується у європейський простір: створюються спільні страхові продукти, розробляються онлайн-сервіси для експортерів, впроваджується міжнародний електронний документообіг, співпраця з міжнародними експертами тощо.

Додатковою характерною рисою європейського ринку страхування вантажів є високий рівень розвитку брокерських послуг і партнерських мереж. Значна частина договорів укладається через спеціалізованих посередників – брокерів, які мають доступ до глобальних страхових та перестрахових майданчиків, глибоко аналізують ринкові пропозиції й допомагають клієнтам знаходити індивідуальні рішення відповідно до складності логістики, маршруту, особливостей вантажу та навіть геополітичних ризиків. Особливо це актуально

для малих і середніх підприємств, що не мають власних департаментів ризик-менеджменту й покладаються на багаторічний досвід брокерських фірм [43].

Ще однією актуальною тенденцією є орієнтація на принципи сталого розвитку (ESG – Environmental, Social, Governance). Страховики Європи дедалі частіше пропонують спеціальні продукти для перевезення екологічно чистої, сертифікованої продукції, враховують вплив логістики на навколишнє середовище, підтримують проєкти «зеленого коридору», страхують від ризиків, пов'язаних із забрудненням, розливами хімікатів, нецільовим використанням контейнерів. Провідні компанії – Allianz, Zurich Insurance, Swiss Re, Lloyd's – беруть участь у міжнародних кліматичних ініціативах, звітують про вплив своєї діяльності на екологію та співпрацюють із державними регуляторами для розробки стандартів сталого страхування логістики [92].

Особливу увагу приділяють кіберризикам та інформаційній безпеці. Зростає частка логістичних процесів, документообігу та контролю вантажів, які переходять у цифрову площину. Це зумовлює зростання попиту на страхування кіберризиків, захисту від несанкціонованого доступу до даних, шкідливого впливу хакерських атак, підміни транспортних документів, блокування систем GPS чи платіжних платформ [22]. Європейські страховики співпрацюють із провідними компаніями в галузі кібербезпеки, проводять навчання персоналу, розробляють спеціальні пакети для логістичних операторів та власників вантажів.

У сфері мультимодальної логістики набуває поширення практика створення страхових пулів і спільних фондів, які дозволяють кільком перевізникам і логістичним компаніям акумулювати ресурси для самострахування дрібних ризиків, а особливо великі – передавати на перестрахування глобальним лідерам. Такий підхід підвищує фінансову стійкість ринку, забезпечує зниження тарифів для учасників пулу та покращує статистику врегулювання подій [79].

Серед викликів, що залишаються актуальними для європейського ринку страхування вантажів, можна виокремити зростання складності логістичних

ланцюгів, вплив геополітичної нестабільності, затримки в портах через глобальні торгові конфлікти, а також збільшення транспортних витрат і вартості перестраховування. Великі події, такі як блокування Суецького каналу у 2021 році, засвідчили значення комплексного страхового покриття та ефективної співпраці між перевізниками, страховиками, портами і страховими брокерами [26].

Також варто відзначити, що внаслідок геополітичних трансформацій та підвищення вимог до прозорості операцій дедалі більша частка європейських вантажовласників і логістичних компаній інтегрує інструменти комплаєнсу (дотримання норм і стандартів). Це включає перевірку контрагентів на предмет санкцій, історії фінансових правопорушень, контролю за походженням вантажів, дотримання митних і санітарних норм. Страховики, у свою чергу, пропонують додаткові сервіси комплаєнсу в пакеті із страхуванням, що підвищує рівень довіри міжнародних партнерів [40].

Поглиблення європейської інтеграції та розвиток внутрішнього ринку сприяють появі інноваційних цифрових рішень у сфері транскордонної логістики: смарт-контакти на основі блокчейн, автоматичні калькулятори ризиків, електронні реєстри полісів, платформи електронного врегулювання претензій, мобільні додатки для інформування про статус вантажу в реальному часі. Ці інновації дозволяють оптимізувати роботу страхових компаній, скоротити час реагування на страхову подію, підвищити якість сервісу для кінцевих клієнтів [57].

Окремо необхідно згадати про соціальний вимір страхування вантажів на європейському ринку. Значна увага приділяється не лише фінансовій компенсації втрат, а й забезпеченню безпеки працівників, екологічної відповідальності, розвитку інфраструктури для перевезення спеціальних категорій вантажів – гуманітарної допомоги, лікарських засобів, продуктів харчування, обладнання для лікарень. Дедалі більше програм страхування розробляється у партнерстві з неурядовими організаціями, державними установами, фондами ЄС, що підвищує соціальну відповідальність бізнесу та формує позитивний імідж європейських страховиків на міжнародному рівні [35].

У цьому контексті важливим стає питання професійної підготовки кадрів для ринку страхування вантажів, розвитку освітніх програм, підвищення кваліфікації фахівців у сфері логістики, ризик-менеджменту та цифрових технологій. Багато провідних університетів Європи та різних асоціацій співпрацюють зі страховими компаніями для проведення спільних семінарів, стажувань і розробки стандартів професійної сертифікації [38].

Таким чином, європейський ринок страхування вантажів демонструє унікальне поєднання стійкості до викликів, динамічного розвитку, відкритості до інновацій, соціальної відповідальності та високих стандартів якості сервісу. Досвід Європейського Союзу у цій сфері є корисним для українських підприємств, які прагнуть інтегруватися у глобальні логістичні мережі, посилити власну конкурентоспроможність і мінімізувати ризики міжнародної діяльності.

2.2 Специфіка страхування вантажів у Північній Америці

Північна Америка є однією з найпотужніших і найдинамічніших регіональних економік світу, яка генерує близько третини всього глобального товарообігу. Величезний обсяг імпорту й експорту, складна й розгалужена логістична інфраструктура, велика кількість мультимодальних перевезень, а також інтеграція ринків США, Канади й Мексики визначають специфіку організації страхування вантажів у цьому регіоні. Особливу роль відіграють розміри ринку, історико-правові традиції, регуляторна політика, впровадження інноваційних страхових продуктів та вагома частка приватного підприємництва [74, 93].

Структура ринку страхування вантажів у Північній Америці демонструє суттєве домінування автомобільного транспорту, на частку якого у 2024 році припадає 44% усіх укладених страхових полісів (рис. 2.3). Така перевага зумовлена як розгалуженою автотранспортною мережею регіону, так і основною роллю автомобільних перевезень у внутрішній та транскордонній логістиці США, Канади й Мексики. Морський транспорт займає другу позицію із часткою

24%, що пов'язано із значними обсягами міжнародної торгівлі, зокрема експортно-імпортними операціями через великі порти Атлантики і Тихого океану.

На залізничний транспорт припадає 13% ринку, що особливо характерно для Канади та США, де залізниця традиційно використовується для перевезення масових вантажів на великі відстані. Авіаційний сегмент охоплює 9% полісів і призначений переважно для термінових чи високовартісних вантажів, а мультимодальні перевезення – 6% – свідчать про зростання комплексних логістичних рішень у сучасних ланцюгах постачання. Частка інших видів страхування, включно зі спеціалізованими, становить 4% ринку. Така структура засвідчує багатовекторний розвиток логістики в Північній Америці та високу адаптивність страхових продуктів до потреб різних сегментів перевезень.

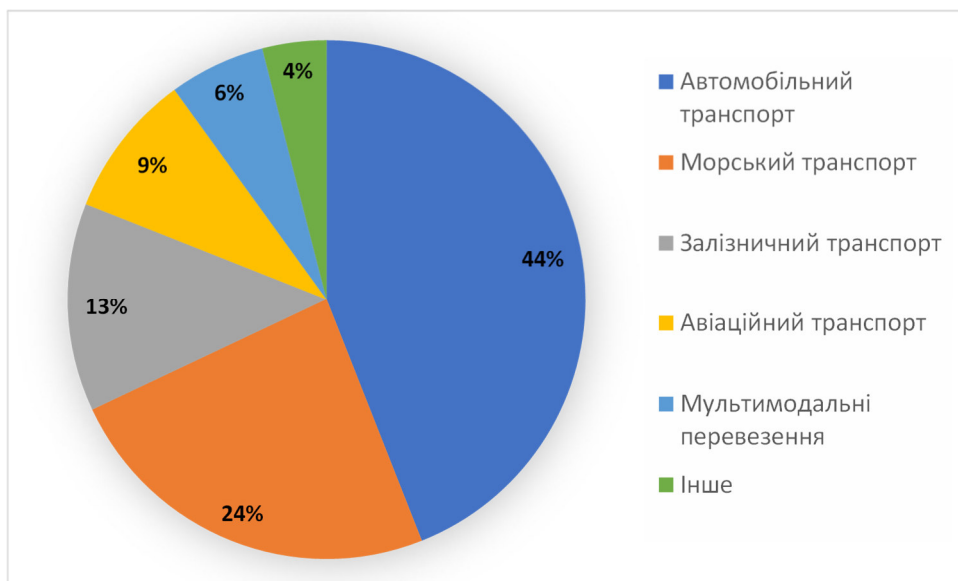


Рис. 2.3. Структура розподілу страхових полісів за видами транспорту у Північній Америці

Джерело: [14, 18, 71]

Аналіз базових умов страхування вантажів у США, Канаді та Мексиці засвідчує суттєві регіональні відмінності в підходах до організації страхового захисту та регулювання ринку (табл. 2.2).

Таблиця 2.2. Порівняння базових умов страхування у США, Канаді, Мексиці у 2024 році

Країна	Середній тариф, % від вартості вантажу	Мінімальний ліміт відповідальності	Популярні продукти	Особливості регулювання
США	0,13	100 тис дол США (обов'язково для автотранспорту)	Усі ризики, «від складу до складу», відкриті поліси	Децентралізоване (національне законодавство, федеральні закони, закони штатів)
Канада	0,11	100 тис дол США (авто), 500 тис дол США (морські, залізничні)	Усі ризики, визначені ризики, логістика «холодові ланцюги»	Провінційне + федеральний нагляд
Мексика	0,18	50 тис дол США (авто), 200 тис дол США (морські)	Усі ризики, спеціальні антикрадіжкові поліси	Централізоване, підвищений фокус на ризики крадіжок

Для США характерна децентралізована модель регулювання: основні вимоги до страховиків встановлюються не лише на федеральному рівні, а й у кожному окремому штаті. Це надає ринку гнучкості, стимулює конкуренцію, але й одночасно вимагає від учасників чіткої орієнтації у складному правовому полі. Мінімальний ліміт відповідальності для автотранспортних перевізників у США становить 100 тис дол США, проте для вантажів із підвищеною цінністю чи ризиком активно застосовується додаткове покриття та надлімітне страхування. До найпопулярніших продуктів на ринку належать поліси з повним покриттям («Усі ризики»), програми «від складу до складу», а також відкриті поліси для регулярних перевезень.

У Канаді діє поєднання федерального та провінційного регулювання, що забезпечує баланс між уніфікованими стандартами й адаптацією до регіональних особливостей. Мінімальні ліміти відповідальності залежать від типу перевезення: для автотранспорту – 100 тис дол США, для морських і залізничних

перевезень – 500 тис дол США. Ринок активно реагує на вимоги аграрної та фармацевтичної логістики, тому серед популярних продуктів – страхування за повним покриттям, покриття визначених ризиків, а також поліси для логістики з контрольованою температурою. Регуляторну функцію виконує як федеральний орган, так і органи провінцій.

У Мексиці структура ринку страхування більш централізована, з особливим акцентом на ризики крадіжок і втрат вантажу, що відображено у відповідних продуктах. Мінімальні ліміти для автотранспортних перевезень дещо нижчі – 50 тис дол США, для морських – 200 тис дол США, однак для високоризикових маршрутів застосовуються спеціальні антикрадіжкові поліси та додаткові вимоги до безпеки. Тут значна увага приділяється централізованому контролю, стандартизації умов та захисту перевізників на особливо складних ділянках логістики.

Загалом порівняльний аналіз демонструє, що для Північної Америки притаманна висока адаптивність страхових продуктів до локальних ризиків, чітке розмежування лімітів відповідальності та тенденція до впровадження спеціалізованих рішень для окремих сегментів ринку. Це створює сприятливі умови для формування конкурентних тарифів, впровадження інновацій та швидкого реагування на виклики сучасної логістики.

Північноамериканський ринок страхування вантажів – це багаторівнева система з великою часткою приватного капіталу й децентралізованим регулюванням. На відміну від Європи, де ринок уніфікований директивами ЄС, у США кожен штат має власне страхове законодавство, а федеральний уряд встановлює лише загальні стандарти. Діяльність страховиків у США контролюється через National Association of Insurance Commissioners (NAIC), а у Канаді – через Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI), водночас кожна провінція Канади має також власні регуляторні органи [14], [76]. У Мексиці контроль здійснює National Insurance and Bonding Commission (CNSF). Така децентралізація створює як переваги (гнучкість, конкуренція), так

і певні виклики (відмінності у вимогах до ліцензій, форм договорів, врегулювання суперечок).

Дуже важливим для північноамериканського ринку є вплив англо-американської правової традиції, що акцентує увагу на деталізації умов договору та судовому врегулюванні спорів. Страхування вантажів у США та Канаді є здебільшого добровільним, однак багато логістичних компаній, експедиторів, перевізників та вантажовласників укладають страховий договір як обов'язкову умову для отримання замовлень, участі в тендерах, міжнародних контрактах чи акредитації.

Особливістю США є історично сформована традиція суворого поділу між страхуванням вантажу (Cargo Insurance) і страхуванням відповідальності перевізника (Carrier's Liability Insurance). Страхові компанії спеціалізуються або на вантажних, або на транспортних ризиках, і навіть для великих клієнтів розробляють окремі пакети страхування. Федеральні норми визначають мінімальні вимоги до лімітів відповідальності перевізника та обов'язковість наявності страхових сертифікатів для участі у міжштатних перевезеннях [23, 53].

На ринку США і Канади пропонуються численні продукти для страхування вантажів, що охоплюють різні види транспорту: автомобільний, залізничний, морський, авіаційний, внутрішні водні шляхи, а також мультимодальні та комбіновані перевезення. Найбільший сегмент – це автомобільне страхування вантажів, з огляду на колосальні масштаби внутрішньої логістики та роль автотранспорту у міжштатних і транскордонних операціях.

Страхові договори в Північній Америці характеризуються максимальною деталізацією: чітко визначається тип вантажу, маршрут, способи упаковки, тип транспортного засобу, обмеження за обсягом чи температурним режимом, ліміти відповідальності, перелік винятків, порядок дій у разі аварії або затримки. Дедалі більше компаній обирають гнучкі покриття – «Усі ризики» (усі ризики), «Названі ризики» (конкретний перелік ризиків), «Склад–склад» (покриття від складу відправника до складу одержувача), «Відкритий поліс» (постійна відкрита страховка для регулярних перевезень) [17].

Часто договори включають додаткові положення щодо страхування під час перевантаження, тимчасового зберігання на складах, страхування на час зберігання у портах, покриття ризиків при зміні виду транспорту. Особливо актуальними є програми для перевезень на великі відстані, у віддалені регіони, а також для вантажів із підвищеним ризиком (фармацевтика, електроніка, небезпечні речовини, високовартісна техніка, с/г продукція тощо) [97].

Американська модель страхування вантажів вирізняється гнучкістю тарифної політики й жорсткою індивідуалізацією для кожного клієнта. Тарифи залежать від типу, вартості й упаковки вантажу, маршруту, довжини перевезення, виду транспорту, сезонності, статистики минулих страхових випадків, репутації перевізника та впроваджених заходів безпеки (наприклад, GPS-трекери, охоронна сигналізація, сертифіковані водії). Важливим є й аналіз місцевих ризиків – криміногенної ситуації, погодних умов, особливостей інфраструктури (перевезення через гори, пустелі, ураганонебезпечні зони, міські агломерації тощо) [71].

Страховики застосовують як індивідуальне ціноутворення для великих клієнтів, так і стандартні тарифи для масового ринку. Наприклад, для вантажів на короткі відстані тариф може складати 0,07–0,13% від вартості, для міждержавних або ризикових маршрутів – до 0,20–0,35%. Програми для вантажів із підвищеною вартістю чи специфічних категорій можуть містити підвищені франшизи, додаткові умови огляду, вимоги до мінімального рівня безпеки. Окремо тарифікуються такі ризики, як крадіжки, терористичні загрози, стихійні лиха, кіберризики, порушення ланцюга «cold chain» тощо.

Американське законодавство чітко розмежовує відповідальність вантажовласника, перевізника і страховика. Основним актом є Carmack Amendment, який визначає порядок і ліміти відповідальності перевізника за вантаж, правила оформлення рекламацій, процедури пред'явлення та розгляду претензій [39]. У міждержавних перевезеннях (особливо між США і Канадою, США і Мексикою) застосовуються також міжнародні конвенції, але основний акцент робиться на дотриманні федеральних і штатних стандартів. У США

мінімальний ліміт відповідальності перевізника для вантажних автомобільних перевезень встановлено на рівні 100 тис дол США доларів за подію, однак для цінних вантажів компанії часто купують додаткові поліси [73].

У Канаді регулювання здійснюється на рівні провінцій, проте в цілому діють подібні принципи: перевізник несе відповідальність за цілісність вантажу з моменту прийняття до доставки одержувачу, за винятком випадків форс-мажору, властивих вантажу ризиків, неправильного пакування вантажу самим відправником чи замовником.

Північноамериканський ринок страхування вантажів характеризується високою динамікою впровадження інновацій, діджиталізації сервісів і автоматизації процесів врегулювання страхових випадків. Найбільші страховики активно інвестують у розвиток цифрових технологій, створюють онлайн-платформи для оформлення полісів, впроваджують мобільні застосунки, використовують штучний інтелект для андеррайтингу, верифікації страхових випадків, боротьби з шахрайством [28].

Аналіз динаміки впровадження цифрових рішень у сфері страхування вантажів у США, Канаді та Мексиці у 2018–2024 роках виявляє стрімке зростання цифровізації ринку у всіх трьох країнах. Лідером залишаються США, де частка полісів, оформлених з використанням цифрових технологій, зросла з 41% у 2018 році до 77% у 2024 році (рис. 2.4). Це зумовлено високим рівнем інвестицій у цифровізацію, конкуренцією серед страховиків та поширенням онлайн-платформ для клієнтів. У Канаді аналогічний показник зріс із 27% до 66% за той самий період, що свідчить про стабільне впровадження цифрових сервісів на ринку з перевагою для великих і середніх компаній, особливо у провінціях із розвиненою транспортною інфраструктурою. В Мексиці динаміка хоча й відстає від США і Канади, проте теж демонструє суттєвий прогрес: із 12% у 2018 році до 56% у 2024-му. Основними драйверами тут є запит на прозорість, боротьба з шахрайством та потреба в швидких рішеннях для високоризикових маршрутів. Загалом графік підтверджує, що цифровізація стає основним трендом ринку страхування вантажів у Північній Америці, поступово охоплюючи всі

ланки логістичних ланцюгів та сприяючи підвищенню якості й швидкості обслуговування клієнтів.

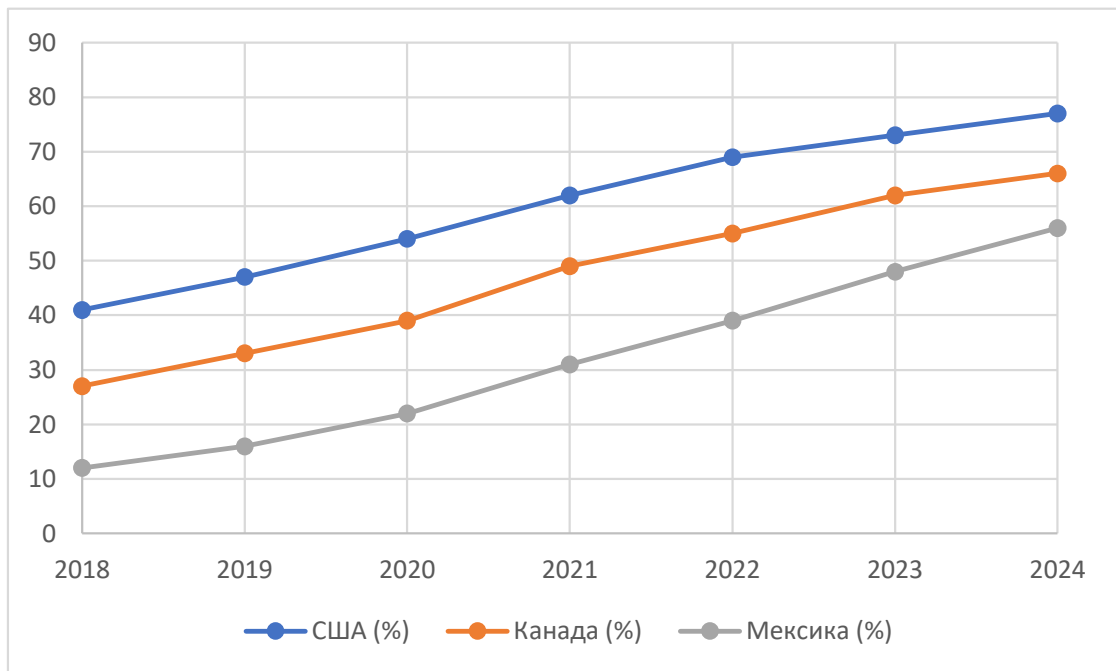


Рис. 2.4. Динаміка цифровізації сфери страхування вантажів у логістиці у США, Канаді, Мексиці у 2018–2024 роках

Джерела: [18, 61, 75]

Значна частина заявок, оглядів і врегулювання подій здійснюється дистанційно. Клієнти можуть подати електронну заявку, завантажити фото пошкоджень, отримати миттєвий розрахунок компенсації та навіть погодити виплату без додаткових паперових процедур. Для великих вантажовідправників популярними є портали моніторингу статусу вантажу, аналітики ризиків, дашборди для управління страховим портфелем.

Широко впроваджуються IoT-рішення – сенсори руху, температури, GPS-трекінг, системи виявлення вторгнень, які інтегруються в страхові програми та дозволяють страховикам оцінювати реальні ризики в режимі реального часу. Блокчейн-технології знаходять застосування для захисту даних, автоматизації виплат і взаємодії з перестраховими компаніями [75].

Особливістю Північної Америки є велика роль судової практики у врегулюванні страхових спорів. У випадку незгоди сторін щодо суми чи

обґрунтованості виплати, спори часто передаються до арбітражу або федеральних/штатних судів, які мають широкі повноваження трактувати умови договору та практику виплат. Це підвищує вимоги до деталізації полісів, процедур фіксації пошкоджень, строків повідомлення страховика та подання претензій [69].

Американські суди традиційно відомі великою кількістю позовів і прецедентів, що формують практику страхування у вантажних і логістичних відносинах. З іншого боку, це забезпечує високий рівень правового захисту страхувальників та гнучкість у вирішенні нестандартних ситуацій.

У межах USMCA спрощено транскордонні перевезення між США, Канадою та Мексикою, що також впливає на специфіку страхових продуктів. Для міжнародних операцій страхування часто оформлюється за міжнародними стандартами (Institute Cargo Clauses A/B/C), але з урахуванням особливостей законодавства країн. Важливою деталлю є різний ступінь обов'язковості страхування у США, Канаді та Мексиці, різні вимоги до сертифікації полісів, а також наявність додаткових сервісів для спрощення митного оформлення, акредитації вантажу, супроводу спеціалістів [104].

Канада має більшу частку страхування вантажів морським і залізничним транспортом через розвинуту портову і залізничну інфраструктуру, а також великі внутрішні відстані. У Мексиці велика увага приділяється ризикам крадіжок, страйків, автотрас, впливу природних катастроф (урагани, повені, зсуви), що відображається у структурі страхових тарифів.

Обсяг ринку страхування вантажів у США у 2023–2024 роках оцінюється в понад 20 млрд доларів США, в Канаді – понад 2,5 млрд доларів, у Мексиці – близько 0,9 млрд доларів США [61]. Найбільший приріст у структурі ринку демонструють цифрові страхові продукти: у 2024 році частка полісів, оформлених онлайн у сегменті вантажів, перевищила 70% у США, 62% у Канаді й 48% у Мексиці.

Особливо актуальними є тенденції до впровадження спеціалізованих страхових програм для високоризикових вантажів (електроніка, фармацевтика,

агропродукти), інноваційних покриттів для кіберризиків, інтеграції страхування у логістичні платформи й розвиток «на вимогу insurance» – короткострокових полісів на вимогу для окремих перевезень [84].

Головними викликами для північноамериканського ринку залишаються зростаюча складність логістики, підвищення кількості кіберінцидентів, загроза масових крадіжок і організованої злочинності, регуляторна фрагментованість ринку, а також вплив зміни клімату на частоту природних катастроф. У відповідь ринок розвиває аналітичні моделі ризик-менеджменту, використовує «великі дані» для прогнозування аварій, запускає освітні програми для вантажовідправників і перевізників, стимулює діджиталізацію процедур [18].

Прогнозується, що подальше зростання ринку забезпечуватиметься впровадженням смарт-контрактів, блокчейн-рішень, розширенням цифрових екосистем, а також державно-приватним партнерством у сфері захисту критичної інфраструктури та гуманітарних перевезень.

2.3 Умови та практика страхування вантажів в Азійсько-Тихоокеанському регіоні

Азійсько-Тихоокеанський регіон (АТР) є однією з основних ланок у світовій системі міжнародної торгівлі та логістики, що зумовлює високий попит на якісне страхування вантажів. З огляду на масштаби транспортування, інтеграцію у глобальні ланцюги постачання та різноманіття країн, ринок страхування в АТР характеризується як надзвичайно динамічний, інноваційний, але водночас і фрагментований за національними та правовими системами [4, 6].

Ринок АТР охоплює як найбільші економіки світу (Китай, Японія, Південна Корея, Австралія, Сінгапур, Індія), так і країни з менш розвиненою інфраструктурою та специфічними ризиками (В'єтнам, Індонезія, Філіппіни, Малайзія, Таїланд). Велика кількість глибоководних портів, інтенсивний розвиток мультимодальних хабів і сухопутних маршрутів визначають не лише

обсяги перевезень, але й виклики для страховиків – особливо щодо ризик-менеджменту, забезпечення прозорості операцій, дотримання міжнародних стандартів та особливостей місцевого законодавства [42, 65].

Розподіл ринку страхування вантажів за видами транспорту в АТР яскраво ілюструє домінування морських перевезень, які охоплюють 44% усіх полісів – це пояснюється статусом регіону як головного «морського коридору» світової торгівлі та наявністю найбільших у світі портів (рис. 2.5).

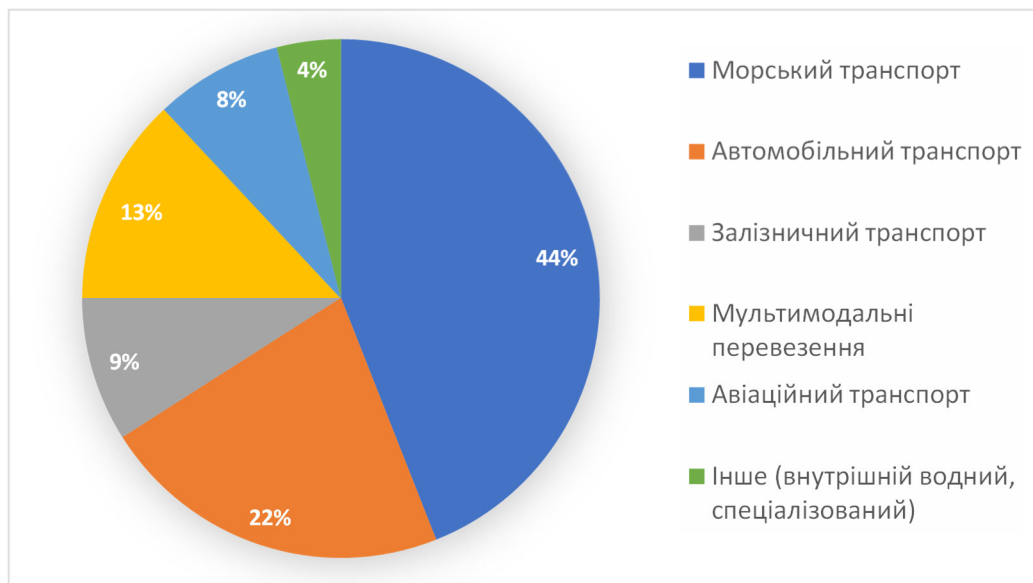


Рис. 2.5. Структура ринку страхування вантажів у АТР за видами транспорту

Автомобільний транспорт є другим за важливістю сегментом (22%), тоді як мультимодальні продукти (13%) і залізничний транспорт (9%) відіграють дедалі більшу роль через інтеграцію «Сухопутного шовкового шляху» та розвиток контейнерних коридорів. Авіаційний сегмент (8%) зосереджений на перевезенні високовартісних, термінових вантажів. Структура ринку підтверджує, що страховики АТР активно адаптують свої продукти під мультивекторні логістичні ланцюги.

У регіоні функціонують як глобальні страхові гіганти (Allianz, AXA, Tokio Marine, Sompo, Mitsui Sumitomo, Zurich, Chubb), так і потужні національні компанії (China Life, PICC, Ping An, Samsung Fire & Marine, IFFCO-Tokio, QBE

Australia). Це створює конкурентний ринок, на якому активно розвиваються інноваційні продукти й партнерські рішення для різних категорій клієнтів.

Порівняння ринку страхування вантажів у країнах Азійсько-Тихоокеанського регіону свідчить про наявність як спільних тенденцій, так і регіональних особливостей (табл. 2.3).

Таблиця 2.3. Порівняльна таблиця основних показників ринку страхування вантажів у країнах АТР у 2024 році

Країна	Середній тариф, % від вартості	Мін. ліміт відповідальності	Популярні типи полісів	Частка цифрових полісів (%)
Китай	0,12–0,20	100–200 тис дол США	Усі ризики, мультимодальні, «холодові ланцюги»	65
Японія	0,09–0,15	120 тис дол США	Усі ризики, склад-склад, електроніка	58
Сінгапур	0,13–0,18	150 тис дол США	Усі ризики, логістика «з-дверей-у-двері», морські	75
Південна Корея	0,11–0,16	120 тис дол США	Усі ризики, мультимодальні, автотранспорт	62
Австралія	0,10–0,18	110 тис дол США	Усі ризики, агроризики, контейнерні	60
Індія	0,15–0,25	90 тис дол США	Визначені ризики, агроризики, фармацевтика, мультимодальні	48

Найнижчі тарифи спостерігаються у Японії та Австралії (від 0,09% до 0,18% від вартості вантажу), що зумовлено високою конкуренцією, стабільністю логістики та розвитком ринку. Китай та Сінгапур вирізняються вищою часткою цифрових полісів (65–75%), що пов'язано з масштабною цифровізацією страхових сервісів. Індія та країни Південно-Східної Азії, хоча демонструють зростання частки digital coverage, залишаються менш діджиталізованими

(близько 48%). У всіх країнах серед найпопулярніших продуктів – поліси з максимальним покриттям (Усі ризики), мультимодальні програми, а також спеціалізовані рішення для окремих секторів економіки (агро, фармацевтика, електроніка).

На відміну від ЄС чи США, в АТР немає єдиного регуляторного поля – кожна країна встановлює свої норми, правила ліцензування, вимоги до полісів і лімітів відповідальності. Однак міжнародна торгівля та участь у глобальних перевезеннях стимулюють гармонізацію базових стандартів згідно з міжнародними практиками (Institute Cargo Clauses, INCOTERMS, рекомендації IUMI та ICC). Для морських і мультимодальних перевезень широко застосовуються умови Лондонського інституту страховиків Institute Cargo Clauses A/B/C), а також спеціальні поліси для небезпечних вантажів, агропродукції, електроніки, фармацевтики, продуктів, що потребують холодового ланцюга [1, 20].

В АТР активно діють регіональні асоціації страховиків – наприклад, General Insurance Association of Japan (GIAJ), China Insurance Regulatory Commission (CBIRC), Insurance Regulatory and Development Authority of India (IRDAI), Financial Services Agency of Japan (FSA), Australian Prudential Regulation Authority (APRA), Insurance Council of Australia (ICA), Singapore Insurance Institute (SII). Кожна з них формує власні національні вимоги до полісів, контролює платоспроможність і прозорість страховиків, стандартизує врегулювання претензій [56].

Страхові продукти в АТР відзначаються гнучкістю та можливістю адаптації під потреби вантажовласників. Найбільшим попитом користуються поліси «Усі ризики», комбіновані мультимодальні програми, «Відкритий поліс» (для регулярних експортно-імпортних операцій), спеціалізовані поліси для конкретних видів товарів чи маршрутів. Поширені додаткові опції для покриття затримок доставки, збитків унаслідок стихійних лих (особливо актуально для Японії, Китаю, Південно-Східної Азії, де ризики тайфунів, землетрусів, повеней дуже високі), крадіжок, пошкоджень під час перевантаження чи зберігання [95].

У Китаї, Японії, Південній Кореї більшість вантажовласників віддають перевагу комплексним програмам, які поєднують страхування вантажу, відповідальності перевізника й захист логістичної інфраструктури. В Австралії й Новій Зеландії – поширені поліси для морських, автотранспортних і авіаційних перевезень, а також рішення для аграрного сектору, експорту мінералів, мультимодальних ланцюгів. Для країн Південно-Східної Азії характерна увага до ризиків затримок, втрат, псування під впливом кліматичних умов, особливо для харчових і текстильних товарів [9].

Система тарифікації страхових продуктів у АТР значно варіює залежно від країни, характеру вантажу, маршруту, виду транспорту, сезонних ризиків, історії страхувальника. У Китаї середній тариф страхування вантажу становить 0,12–0,20% від вартості, у Японії – 0,09–0,15%, в Австралії – 0,10–0,18%, у країнах АСЕАН – 0,16–0,25%. Для високоризикових перевезень (вибухонебезпечні, фармацевтика, дорогоцінності, високотехнологічна продукція) тариф може перевищувати 0,3% [12, 13].

Особливою рисою АТР є активна конкуренція між місцевими й глобальними страховиками. Глобальні лідери пропонують стандартні продукти для транснаціональних клієнтів, тоді як місцеві компанії – специфічні пакети, що враховують специфіку портів, внутрішню інфраструктуру, вимоги локальних регуляторів і навіть соціально-культурні особливості ведення бізнесу.

У Китаї, Індії та Індонезії існують обмеження на прямий доступ іноземних страховиків до певних сегментів ринку, тому часто для міжнародних перевезень використовуються програми «fronting» – коли глобальний страховик оформляє поліс через місцевого партнера [7].

АТР вирізняється одним із найвищих у світі темпів діджиталізації страхових процесів. Від оформлення поліса до врегулювання претензії дедалі частіше відбувається онлайн через платформи InsurTech, мобільні додатки, інтеграцію із системами GPS, IoT, блокчейном, електронним документообігом [30, 49]. Такі країни як Сінгапур, Китай, Південна Корея, Японія, Австралія, займають лідируючі позиції у розробці та застосуванні смарт-контактів для

страхування логістичних ризиків, платформ автоматичного оцінювання збитків, хмарних систем управління портфелями. За даними Swiss Re, у 2023 році понад 65% полісів вантажного страхування в Китаї й понад 58% у Японії уклалися онлайн, а в Сінгапурі – до 75% [27].

Динаміка цифровізації ринку страхування вантажів в АТР демонструє стабільно високі темпи зростання (рис. 2.6). Починаючи з 29% у 2018 році, частка полісів, укладених через цифрові сервіси, збільшилася більш ніж удвічі до 69% у 2024 році. Стрімке зростання відбулося у 2020–2023 роках, що співпало з глобальними потрясіннями у ланцюгах постачання (COVID-19), а також із запуском масових InsurTech-платформ у Китаї, Сінгапурі, Японії. На сучасному етапі ринок наближається до фази зрілості, коли більшість гравців активно використовують онлайн-оформлення, автоматизоване врегулювання та смарт-контракти для оптимізації процесів страхування вантажів.

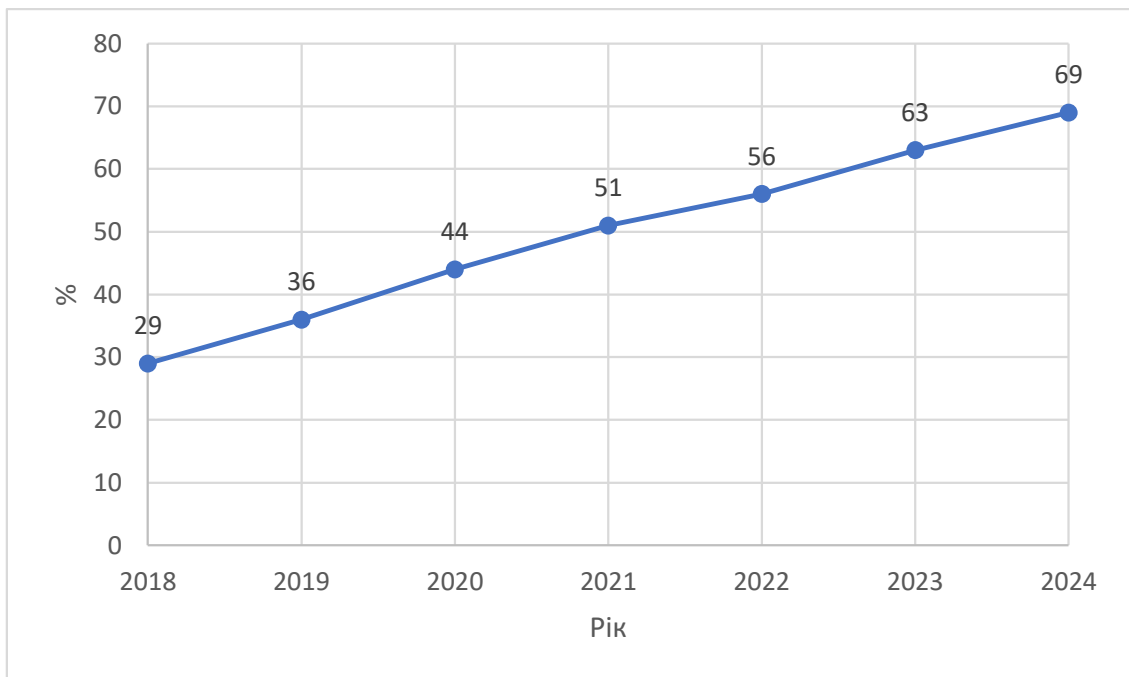


Рис. 2.6. Динаміка цифровізації ринку страхування вантажів в Азійсько-Тихоокеанському регіоні у 2018–2024 роках

Інноваційні рішення сприяють скороченню часу врегулювання страхових випадків (іноді до кількох годин), мінімізації паперового документообігу,

покращенню контролю за рухом вантажу й ефективному аналізу ризиків у режимі реального часу. Особливої уваги набувають продукти з вбудованим моніторингом «холодових ланцюгів», автоматичним інформуванням про затримки, інтеграцією з портовими системами.

Судова практика у країнах АТР різниться залежно від юрисдикції: у Сінгапурі, Гонконгу, Австралії діє англо-саксонська система *common law* із прецедентним підходом, а в Японії, Китаї, Південній Кореї, В'єтнамі – кодексна система. У більшості випадків спірні ситуації між страховиком і страхувальником вирішуються через спеціалізовані арбітражні або страхові суди, регіональні медіаційні платформи, що забезпечує відносну швидкість і низькі судові витрати [32].

Комплаєнс і боротьба з шахрайством – основний напрям для страховиків регіону. У багатьох країнах впроваджено обов'язкову верифікацію клієнтів, електронні реєстри полісів, інтеграцію з державними та митними органами, обмін даними між страховиками й логістичними операторами. Наприклад, у Китаї та Сінгапурі активно розвивається державне регулювання страхового ринку із запровадженням цифрових платформ контролю [2, 80].

Особливістю АТР є поширення програм страхування відповідальності перевізника для мультимодальних перевезень, у тому числі з транзитом через кілька країн із різною правовою системою. Умови таких полісів часто включають додаткові вимоги до оформлення, огляду вантажу, сертифікації транспортних засобів, а також компенсаційні механізми у разі пошкодження чи втрати вантажу з вини третіх сторін або форс-мажору.

Для багатьох азійських портів та логістичних операторів (зокрема у Китаї, Сінгапурі, Японії, Південній Кореї) обов'язковим є наявність комплексних полісів, що покривають ризики відповідальності не лише перевізника, а й термінальних операторів, складських комплексів, транспортно-експедиторських компаній. Практика укладення глобальних програм страхування мультимодальних перевезень із інтеграцією регіональних вимог забезпечує цілісність ланцюга покриття для міжнародних вантажів.

За оцінками [5, 65], загальний обсяг ринку страхування вантажів в АТР у 2023 році перевищив 33 млрд дол США, при цьому на Китай, Японію, Південну Корею, Сінгапур і Австралію припадає понад 78% цього ринку. Найбільшу частку складає морське страхування (близько 44% ринку), автотранспорт – 22%, залізничне – 9%, мультимодальні продукти – 13%, інші види (авіація, спеціальні категорії) – 12%. Стрімко зростає сегмент цифрових і «на вимогу» полісів (понад 61% у 2024 році).

Основні тренди ринку – подальша діджиталізація, посилення андеррайтингу (оцінки ризиків), розвиток спеціалізованих страхових програм для міжнародної е-комерції, підвищення ролі кібербезпеки та боротьби з шахрайством, екологічний комплаєнс у сфері перевезень.

Додатковим чинником розвитку ринку вантажного страхування в АТР є глибока інтеграція регіону у глобальні ланцюги доданої вартості. Китай, Сінгапур, Південна Корея, Японія відіграють роль не лише великих виробників, але й транзитних логістичних центрів, де інфраструктура портів, терміналів і мультимодальних хабів має вирішальне значення для швидкості, надійності та безпеки доставки вантажів. Саме тому ринок страхування тут дуже чутливий до коливань у сфері глобальної торгівлі, змін у митній політиці, впливу тарифних і нетарифних бар'єрів. Наприклад, у періоди зростання міжнародних торговельних напружень або зміни логістичних маршрутів (як у випадку з COVID-19 чи геополітичними конфліктами) спостерігається суттєве зростання попиту на розширене покриття ризиків, страхування від затримок, додаткові гарантії при мультимодальних перевезеннях [82].

Варто підкреслити, що ринок АТР – це не лише великі корпорації, а й мільйони малих і середніх підприємств, які здійснюють експорт та імпорт товарів, часто користуючись сервісами цифрових логістичних платформ. Саме для малих і середніх підприємств страховики розробляють спрощені продукти із мінімальним пакетом документів, полісами «на вимогу», які дозволяють швидко й онлайн оформити страхування конкретної партії чи маршруту. Сегмент малих і середніх підприємств є одним із драйверів інновацій:

цифрова ідентифікація клієнта, автоматизовані платформи для укладання полісів, страхування вантажів у режимі реального часу – усе це вже стало реальністю у Китаї, Сінгапурі, Австралії [103].

Суттєвою перевагою ринку АТР є наявність потужної аналітики ризиків. Провідні страховики, такі як Tokio Marine, Ping An, QBE, використовують big data та машинне навчання для прогнозування ризиків (особливо природних катастроф, транспортних аварій, кримінальних інцидентів), моделювання сценаріїв втрат, визначення зон підвищеної небезпеки на маршруті. У Сінгапурі та Гонконгу активно впроваджується геоаналітика для оцінки ризиків затримок у портах, аварійності на визначених транспортних коридорах [85].

Ще однією характерною рисою є політика державної підтримки розвитку страхування вантажів. У Китаї та Індії діють державні субсидії для аграріїв та експортерів, спрямовані на стимулювання участі у міжнародній торгівлі, підвищення рівня захисту від стихійних лих і втрат на зовнішніх ринках. Австралія розвиває спеціалізовані страхові програми для експорту мінеральної сировини, логістики в умовах екстремального клімату. Країни Асоціації держав Південно-Східної Азії (АДПСА) об'єднують ресурси для розвитку регіональних стандартів страхування мультимодальних перевезень, створюють спільні інститути для підтримки страхувальників і страхових брокерів [3].

З огляду на значні екологічні виклики, ринок АТР поступово запроваджує «зелені» страхові продукти. Вже сьогодні існують спеціальні поліси для контейнерних перевезень із низьким вуглецевим слідом, страхування ризиків забруднення довкілля, втрат від кліматичних катастроф. Японські й австралійські страховики, а також сингапурські логістичні оператори активно впроваджують екологічний комплаєнс як обов'язковий елемент страхового портфеля [45].

Не менш важливою є і практика перестрахування у регіоні. З огляду на обсяги окремих вантажопотоків (особливо енергоресурсів, технологічної продукції, масових перевезень через великі порти), на ринку діють численні перестраховальні програми з участю глобальних та регіональних компаній, що

дозволяє розподіляти великі ризики та забезпечує стабільність виплат навіть у випадку надзвичайних катастрофічних подій [19].

Проблемою для багатьох країн АТР залишається неуніфікованість законодавства, мовні й процедурні бар'єри при транскордонних перевезеннях. Саме тому у великій кількості міжнародних контрактів (особливо з європейськими чи американськими партнерами) як стандарт полісу використовуються Institute Cargo Clauses або ж обов'язково додається арбітражна умова про врегулювання спорів у міжнародних арбітражних судах Сінгапура, Лондона чи Гонконгу [33].

У найбільших логістичних вузлах – портах Шанхаю, Сінгапуру, Бусана, Токіо – активно функціонують служби сюрвеєрів, спеціалізовані центри врегулювання страхових подій, юридичні консалтингові компанії для підтримки іноземних вантажовласників. Інноваційною практикою стали онлайн-консультації для клієнтів, автоматизовані модулі подання претензій, цифрові кабінети моніторингу виплат та статусу звернення у цілодобовому режимі [88].

Окремо варто зазначити тренд на розвиток міжнародного електронного документообігу. У ряді країн регіону вже працюють національні платформи для обміну страховими сертифікатами, електронними коносаменентами, договорами мультимодальних перевезень, що істотно зменшує бюрократичний тягар і прискорює взаємодію учасників ланцюга постачання [29].

Отже, в цілому ринок АТР демонструє виняткову динаміку та здатність до швидкої адаптації під глобальні виклики сучасної логістики, впровадження інновацій і підвищення якості сервісу для широкого спектру вантажовласників.

Висновки до другого розділу

У другому розділі було проведено порівняльний аналіз умов страхування вантажів на основних міжнародних ринках – у Європі, Північній Америці та Азійсько-Тихоокеанському регіоні. Дослідження показало, що кожен із зазначених ринків має власні особливості, які визначають не лише структуру страхових продуктів, а й підходи до управління ризиками, організацію врегулювання страхових випадків, рівень цифровізації й використання інноваційних технологій.

Європейський ринок характеризується високою уніфікацією стандартів, широким впровадженням цифрових платформ, розвиненою конкуренцією серед страховиків та перестраховиків, а також гнучкістю страхових продуктів. Саме тут спостерігається найбільша частка комплексних та мультимодальних полісів, активне впровадження технологій інтернету речей та систем онлайн-врегулювання збитків, що позитивно впливає на якість страхових послуг та швидкість вирішення спірних питань.

Північноамериканський ринок (насамперед США і Канада) вирізняється акцентом на індивідуалізації страхових програм, широким спектром спеціалізованих страхових продуктів для окремих галузей (зокрема сільське господарство, фармацевтика, технології), жорсткою регуляторною політикою та високими стандартами фінансової стійкості страховиків. Важливим тут є застосування розширених програм перестраховування, а також велика увага до страхування відповідальності логістичних операторів, перевізників і брокерів.

Азійсько-Тихоокеанський регіон демонструє динамічне зростання обсягів страхування вантажів, значну роль державної політики у стимулюванні страхових операцій, а також поступову гармонізацію стандартів із міжнародними вимогами. Тут особливого розвитку набули програми страхування для мультимодальних і транзитних перевезень, що пов'язано з інтеграцією регіону у світові ланцюги постачання. Водночас, ринок залишається доволі фрагментованим за рівнем зрілості та якістю сервісу в окремих країнах.

Загалом аналіз міжнародних ринків показав, що основними тенденціями сучасного страхування вантажів є цифровізація процесів, розширення гнучких та індивідуалізованих страхових рішень, посилення вимог до прозорості, підвищення ролі перестраховання та автоматизації врегулювання збитків. Для українських компаній це створює як нові можливості для виходу на зовнішні ринки та залучення іноземних партнерів, так і додаткові виклики щодо гармонізації продуктів, впровадження інновацій і підвищення власної конкурентоспроможності.

Таким чином, аналіз умов страхування вантажів на провідних міжнародних ринках свідчить про необхідність для України переймати кращі практики, впроваджувати сучасні технології, формувати довгострокові партнерські відносини зі світовими страховими компаніями та поступово інтегруватися у глобальні ланцюги логістики й страхування.

РОЗДІЛ 3 ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ УМОВ СТРАХУВАННЯ ВАНТАЖІВ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ДЛЯ УКРАЇНИ

3.1 Порівняльна характеристика умов страхування вантажів на міжнародних ринках

Світовий ринок страхування вантажів є динамічною, багатовекторною системою, що відображає відмінності економічних моделей, структури логістики, правового поля, технологічного розвитку та історичних традицій кожного регіону. Компаративний аналіз умов страхування вантажів на основних міжнародних ринках – у Європі, Північній Америці та Азійсько-Тихоокеанському регіоні (АТР) – дає змогу виокремити як загальні тенденції, так і специфічні риси, що мають практичне значення для України в умовах інтеграції до світової економіки та розвитку мультимодальної логістики [37, 55].

Європейський ринок вантажного страхування є одним із найрозвинутіших у світі, з чіткою регуляторною основою (директиви Solvency II, стандарти Insurance Europe) та високою часткою перестраховання через Лондонський, Мюнхенський та Цюрихський ринки [90, 94]. За даними Insurance Europe, у 2023 році обсяг премій на ринку вантажного страхування в ЄС перевищив 19 млрд євро, з тенденцією до стійкого зростання. Північна Америка демонструє порівнянний рівень премій (20–22 млрд дол. США на рік), проте ринок є децентралізованим, регулювання відбувається на рівні штатів (США), провінцій (Канада), з особливою увагою до судової практики та контрактного права [74, 93]. У свою чергу, АТР за останнє десятиріччя став світовим лідером за темпами зростання – у 2023 році загальний обсяг ринку перевищив 33 млрд дол. США, що пояснюється стрімким зростанням контейнерних, морських та мультимодальних перевезень, масштабною цифровізацією та участю Китаю, Японії, Сінгапуру у світових ланцюгах постачання [13, 65].

В ЄС діє уніфікована система правового регулювання, що базується на директивах Європейського парламенту (зокрема, Solvency II), положеннях Insurance Europe та національних законах, адаптованих до міжнародних стандартів (Institute Cargo Clauses, INCOTERMS). Особлива увага приділяється комплаєнсу, прозорості розрахунків, надійності перестраховування, а також захисту прав страхувальників. У Північній Америці відсутня єдина система – регулювання є децентралізованим, кожен штат чи провінція встановлюють власні вимоги щодо ліцензування, мінімальних лімітів відповідальності, процедур врегулювання спорів. Федеральні норми (наприклад, Motor Carrier Act, Carmack Amendment, FMC Regulations) встановлюють лише мінімальні стандарти. В АТР основним є регіоналізм: Японія, Китай, Індія, Австралія мають власні нормативні акти, проте активно гармонізують умови страхування із світовими стандартами для участі у глобальних ланцюгах [20, 1]. Відсутність єдиного регулювання компенсується гнучкістю ринку, конкуренцією, а також розвитком систем діджитал-комплаєнсу.

У Європі найбільш поширеними є поліси Усі ризики, Warehouse-to-Warehouse, мультимодальні програми з максимальним покриттям, страхування відповідальності перевізника, спеціалізовані поліси для температурно чутливих, цінних та небезпечних вантажів [52]. Тарифи варіюють від 0,09% до 0,18% від вартості вантажу залежно від країни, виду транспорту, маршруту та історії страхувальника. У Північній Америці переважають гнучкі продукти (Усі ризики, Названі ризики, Відкритий поліс, Warehouse-to-Warehouse), значну роль відіграють судова практика та детальна індивідуалізація договорів. Мінімальні ліміти відповідальності (наприклад, для автотранспорту в США – 100 тис дол. США) часто доповнюються надлімітними полісами [97]. Тарифи можуть сягати 0,13–0,35% від вартості для складних чи ризикованих перевезень. В АТР ціни варіюють залежно від рівня ринку та специфіки маршруту: у Китаї – 0,12–0,20%, Японії – 0,09–0,15%, Індії – 0,15–0,25% [6]. Характерно, що в країнах АТР переважають мультимодальні, на вимогу та digital-продукти із швидким оформленням і гнучкою структурою покриття (табл. 3.1).

Порівняльна таблиця 3.1 ілюструє основні відмінності провідних світових ринків страхування вантажів за основними показниками. Як бачимо, тарифи у ЄС і Японії залишаються найнижчими, проте саме у цих регіонах найвища частка digital-полісів. США й Канада вирізняються гнучкою тарифікацією та поширенням продуктів з надлімітним покриттям. У АТР домінують цифрові та гнучкі на вимогу-продукти, а рівень проникнення цифрового-страхування вже перевищує 70% у низці країн. Перестраховання у всіх регіонах здійснюється як через локальні, так і глобальні ринки, з особливою роллю Лондона, Мюнхена, Цюриха, Шанхаю.

Таблиця 3.1 – Порівняльна таблиця основних параметрів ринку страхування в логістиці

Регіон/ країна	Середній тариф, %	Мін. ліміт відпові- дальності	Популярні продукти	Частка цифрових полісів, %	Основні перестрахо- вальні ринки
ЄС	0,09–0,18	120 000– 200 000 євро	Усі ризики, мультиmodalні, температурно- чутливі	63	Lloyd's, Munich Re, Swiss Re
США/Канада	0,13–0,35	100 000– 250 000 дол. США	Усі ризики, визначені, надлімітні	56–77	Lloyd's, Swiss Re, внутрішній ринок
АТР (Китай, Японія, Сінгапур, Австралія)	0,09–0,25	90 000– 150 000 дол. США	Усі ризики, на- вимогу, мультиmodalні	60–75	China Re, Japan Post, Swiss Re, Munich Re

Діджиталізація ринку страхування вантажів стала глобальним трендом, проте її рівень та інтенсивність значно різняться залежно від регіону. В Європі цифрові поліси у 2024 році складають 60–65% ринку, а в таких країнах, як Сінгапур, Китай, Японія – до 75% [58, 60]. Північна Америка демонструє 56–77% InsurTech coverage залежно від країни. Цифрові сервіси охоплюють оформлення, моніторинг, врегулювання претензій, автоматизацію андеррайтингу, використання «великих даних», IoT і блокчейну. Особливо швидко ринок

змінювався під час пандемії COVID-19, коли попит на дистанційне обслуговування різко зріс. Інноваційні продукти (наприклад, смарт-контракти, інтернет речей для моніторингу перевезень, дашборди для клієнтів, електронний документообіг) стають ринковим стандартом [30].

Структура страхування вантажів за видами транспорту у трьох основних регіонах суттєво різниться. В Європі морський транспорт охоплює близько 34% ринку, автомобільний – 26%, мультимодальні продукти – 18%, залізничний – 12%, авіаційний – 6%, інше – 4% [87]. У Північній Америці лідером є автомобільний сегмент (44%), далі – морський (24%), залізничний (13%), мультимодальні (6%), авіаційний (9%), інше (4%). В АТР морські перевезення складають 44%, автомобільні – 22%, мультимодальні – 13%, залізничні – 9%, авіаційні – 8%, інше – 4% [65]. Такий розподіл свідчить про глибоку інтеграцію страхування у логістичні ланцюги кожного ринку та важливість мультивекторних рішень для сучасних ланцюгів постачання.

Європейська система врегулювання спорів є однією з найбільш формалізованих, з активною участю арбітражу та перестрахових пулів. Більшість спорів вирішуються за участі незалежних сюрвеєрів, європейських страхових омбудсменів, цифрових сервісів для верифікації страхових випадків [79]. В Північній Америці судова практика має визначальне значення – у разі суперечок сторони часто звертаються до федеральних чи штатних судів, а також до міжнародних арбітражів. В АТР спостерігається велика різноманітність підходів: у Сінгапурі, Австралії, Гонконгу – англо-саксонська система прецедентів, у Китаї, Японії, Південній Кореї – адміністративне або змішане врегулювання, активне застосування онлайн-платформ для розгляду претензій [32].

Перестраховування є критичним елементом для всіх розвинених ринків, однак його роль та інструменти різняться. У Європі основна роль належить Лондонському ринку, у Північній Америці – участь у глобальних програмах перестраховування, в АТР – як глобальні, так і регіональні перестраховальні пулі, що забезпечують стабільність навіть під час катастрофічних втрат [19].

На рис. 3.1 порівнюються три головних моделі регулювання ринку страхування вантажів: централізовану (ЄС), децентралізовану (США/Канада) та

гібридну (АТР). Вона наочно демонструє, як ступінь уніфікації впливає на прозорість, стандартизацію процедур та швидкість врегулювання претензій. Найбільшу захищеність і передбачуваність отримують клієнти на ринку ЄС, водночас у Північній Америці рішення значною мірою залежать від локальної судової практики, а в АТР – від балансу державного контролю і міжнародних норм.

Для всіх ринків спільними викликами залишаються кібербезпека, шахрайство, адаптація до змін клімату (природні катастрофи, екологічний комплаєнс), гармонізація міжнародної нормативної бази та підвищення прозорості договорів. Особливим викликом є впровадження «зелених» страхових продуктів для логістики, страхування від впливу санкцій, воєнних ризиків, перебоїв у глобальних ланцюгах. В АТР додатковою проблемою є неуніфікованість законодавства, мовні бар'єри, в Європі – складність перестраховання через Brexit, у Північній Америці – різні підходи до ліцензування і надлишкова зарегульованість окремих штатів [3, 45].

Поглиблений порівняльний аналіз міжнародних ринків вантажного страхування дозволяє не лише виокремити основні тенденції, а й зрозуміти відмінності у підходах до страхового захисту, тарифікації, цифровізації та врегулювання ризиків у основних світових регіонах. Саме у зіставленні практик і моделей можна знайти найкращі рішення для українських компаній, які прагнуть інтегруватися у глобальні ланцюги доданої вартості.

Європейський ринок має найдавніші традиції (зокрема Lloyd's, XVII століття) та вирізняється високою стабільністю завдяки багаторівневій системі регуляторів і фінансового моніторингу (EIOPA, Insurance Europe) [55]. В Америці панує децентралізоване регулювання та широка практика судового врегулювання, тут виникли такі продукти, як Відкритий поліс та excess liability [30]. АТР – це найбільш динамічний регіон із швидким зростанням, багатим поєднанням глобальних і локальних рішень та інтенсивною підтримкою експорту й цифровізації.

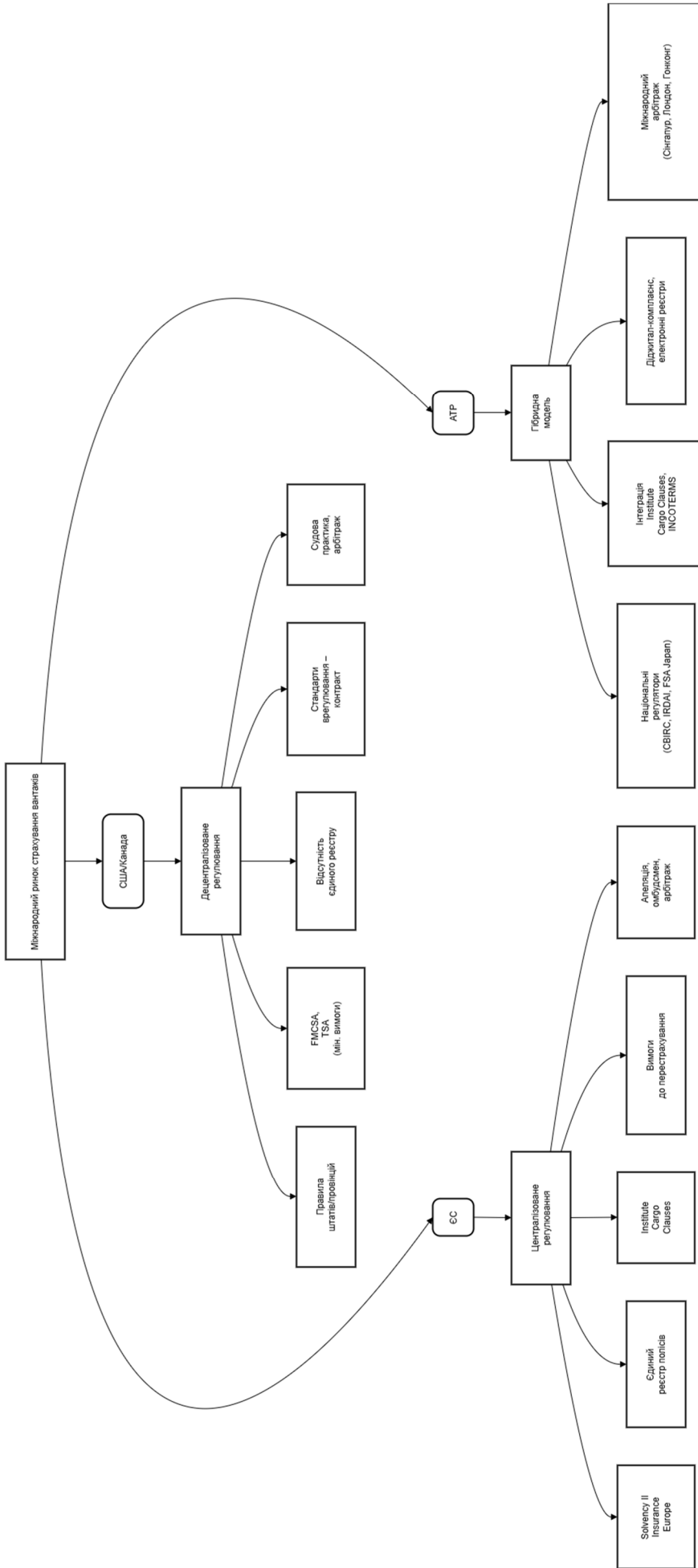


Рис. 3.1. Порівняння правового регулювання перевезень Європи, Азії та Північної Америки

Правова база ЄС найбільш уніфікована: Директива Solvency II визначає вимоги до резервів, комплаєнсу й перестраховування, єдині стандарти врегулювання претензій і арбітражу [90, 94]. У Північній Америці нормативна база «гібридна», з обов'язковими стандартами лише для окремих сфер, а чимало нюансів регулюється на рівні контракту або судової практики [39, 76]. В АТР використовуються локальні правила, але експорт/імпорт здебільшого підпорядковується міжнародним стандартам (Institute Cargo Clauses, INCOTERMS) [65].

У Європі домінують комплексні поліси «Усі ризики», особливо для мультимодальних ланцюгів, із чітким розмежуванням відповідальності [52]. У Північній Америці поширені як «Названі ризики», так і «Усі ризики», гнучкі корпоративні програми й рішення для малих і середніх підприємств [97]. В АТР набирають популярності гнучкі (на вимогу) продукти, що враховують специфіку маршруту, типу вантажу й актуальних ризиків [20]. Особливість АТР – швидка цифровізація: інтеграція страхування у логістичні платформи, онлайн-оформлення полісу, smart-контракти, big data. Європа і Північна Америка теж активно впроваджують InsurTech та IoT для андеррайтингу й клієнтського сервісу [58, 60].

Основними гравцями перестраховування залишаються Лондон, Мюнхен, Цюрих (Lloyd's, Swiss Re, Munich Re), які обслуговують великі ризики по всьому світу [19, 94]. В Північній Америці є власні перестраховальні ресурси, але для масштабних ризиків залучаються й міжнародні компанії. В АТР діє баланс між локальними й глобальними перестраховальниками, що дозволяє гнучко розподіляти ризики та підтримувати фінансову стійкість [19, 65].

Ринок страхування відображає логістичну інфраструктуру регіону: в Європі велика частка морських, автомобільних і залізничних перевезень; у Північній Америці лідирує автотранспорт; в АТР – морський транспорт (44%) і мультимодальні коридори («Шовковий шлях») [65, 87].

Найбільше digital-полісів оформлюється в Європі та АТР, де цифровізація стала стандартом для оцінки й управління ризиками, а електронний

документообіг і онлайн-врегулювання – звичайною практикою [30, 60]. У Північній Америці цифровізація теж розвивається, однак темпи залежать від особливостей судової практики. Нові ризики – кіберстрахування, захист персональних даних, реагування на інциденти – стають обов’язковою умовою для логістики й вантажовласників [45].

Усі розвинуті ринки розвивають екологічні страхові продукти, а в Європі та АТР екологічний комплаєнс уже інтегровано у логістичні й страхові рішення [45]. У Північній Америці цей тренд поки що менш чітко виражений.

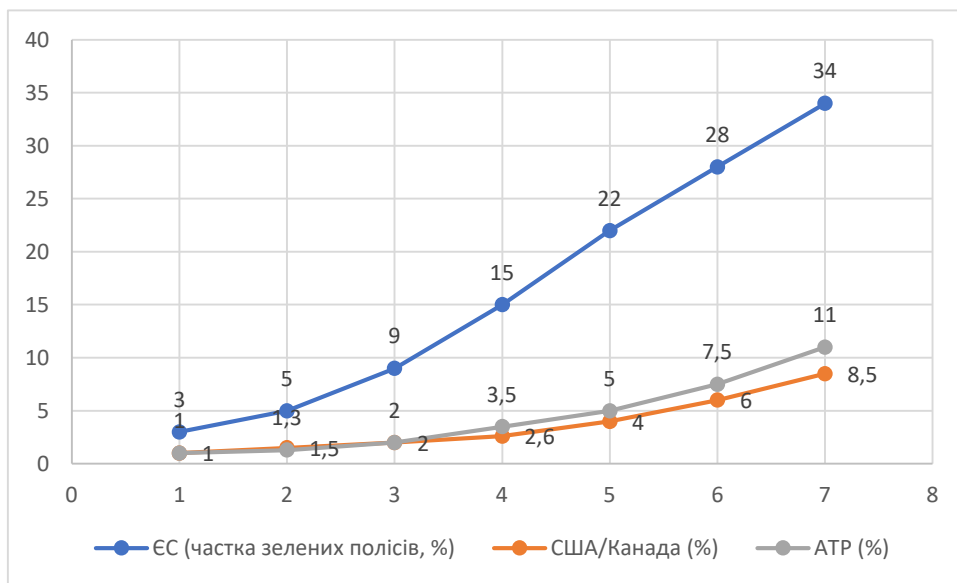


Рис. 3.2. Темпи впровадження «зелених» страхових продуктів

Як видно з рис. 3.2, Європейський Союз є лідером з упровадження «зелених» страхових продуктів: частка таких полісів зростає з 3% у 2018 році до понад 34% у 2024 році. В АТР та Північній Америці цей тренд також наростає, але темпи приросту поки що нижчі – 11% і 8,5% відповідно. Зростання пояснюється як посиленням екологічного законодавства, так і вимогами логістичних партнерів щодо ESG та стійкості ланцюгів постачання. Ця тенденція створює перспективи для українського ринку у сфері впровадження сучасних екологічних стандартів страхування вантажів.

В Європі й АТР поширені дистанційне врегулювання, онлайн-консультації та цифровий документообіг, у Північній Америці важлива роль сюрвеєрів та

арбітражної експертизи. Швидкість розгляду претензій у лідерів (Китай, Сінгапур) вже становить 1–3 дні [60, 79].

Порівняльний аналіз засвідчує, що незважаючи на різноманіття моделей, світовий ринок страхування вантажів рухається до гармонізації основних стандартів, поширення діджиталізації, впровадження гнучких рішень для мультимодальної логістики та швидкого врегулювання спорів. Україна, інтегруючись у глобальні ринки, має орієнтуватися на провідні європейські та азійські практики: впроваджувати цифрові поліси, стандарти Institute Cargo Clauses, посилювати комплаєнс, розвивати інновації у сфері електронного документообігу та страхування мультимодальних перевезень.

3.2 Проблеми та перспективи розвитку страхування вантажів в Україні

Сучасний ринок страхування вантажів в Україні перебуває на етапі глибокої трансформації, що зумовлена не лише інтеграційними процесами з ЄС, а й впливом внутрішньополітичних, економічних, воєнних, інфраструктурних та технологічних факторів. Проблеми цієї галузі мають комплексний характер і тісно пов'язані з особливостями національної логістики, станом транспортної інфраструктури, правовим середовищем, платоспроможністю бізнесу та рівнем цифровізації [102, 106].

Українське законодавство у сфері страхування вантажів значною мірою залишається фрагментованим і не повною мірою адаптоване до міжнародних стандартів, зокрема вимог директив ЄС (Solvency II), Institute Cargo Clauses, INCOTERMS тощо [113]. Це обмежує можливості українських експортерів та логістичних операторів щодо участі у великих міжнародних угодах і отримання оптимальних умов перестрахування.

Таблиця 3.2 дозволяє наочно порівняти бар'єри та можливості українського ринку із провідними світовими практиками. Вона підкреслює

відставання у сфері законодавства, перестраховання, цифровізації, та одночасно показує сфери для швидкого зростання – наприклад, завдяки запозиченню європейського досвіду чи технологій АТР.

Таблиця 3.2. Порівняння основних бар'єрів та можливостей ринку страхування вантажів в Україні у порівнянні з ЄС та АТР

Критерій/Регіон	Україна	ЄС	АТР
Законодавство	Фрагментарне, гармонізація триває	Гармонізоване (Solvency II), високий рівень захисту	Гібридне, часто орієнтація на міжнародні стандарти
Перестраховання	Слабко розвинене, мало глобальних партнерів	Потужні ринки, міжнародна інтеграція	Активне зростання, регіональні пула та глобальні
Продуктовий портфель	Обмежений, «Усі ризики» і цифрові поліси – рідкість	Розвинений, цифрові і «зелені» продукти	Гнучкі та «на вимогу» продукти, цифрові, ESG
Врегулювання подій	Повільне, непрозоре, омбудсмен відсутній	Оперативне, цифрові механізми, роль омбудсмена	Цифрове врегулювання, швидкість, арбітраж
Електронне страхування	Менше 20% ринку	60–70%	60–75%
Освіта і кадри	Кадровий дефіцит, обмежені програми	Високий рівень, міжнародна співпраця	Розвиток у великих містах, партнерства
Воєнні/політичні ризики	Дуже високі	Мінімальні (стандарти безпеки)	Помірні (природні, політичні ризики)

В Україні частка перестраховання залишається порівняно низькою (до 35% премій), а партнерство з глобальними перестраховиками є скоріше винятком, ніж правилом. Національні страховики часто не мають достатнього запасу фінансової стійкості, що обмежує їхню здатність обслуговувати великі чи специфічні ризики [99, 121].

Детальний SWOT-аналіз ринку страхування вантажів в Україні подано у Додатку Б.

Стандартні вантажні поліси в Україні переважно обмежуються класичними ризиками («Названі ризики»), а поліси «Усі ризики» та гнучкі цифрові продукти (онлайн-оформлення, смарт-контракти, GPS-моніторинг) представлені лише окремими компаніями [124]. Відсутність спеціалізованих програм для мультимодальних перевезень, «холодового ланцюга», «зелених» ризиків зменшує конкурентоздатність ринку.

Тривалі строки врегулювання претензій, недостатня прозорість процедур, відсутність незалежного страхового омбудсмена, а також низька довіра до судової системи є суттєвим бар'єром для розвитку ринку [96]. Значна частина компаній-страхувальників відзначає складність отримання виплат, затримки із розглядом претензій, а у випадку спірних питань – затягування процедур.

На відміну від країн ЄС чи АТР, в Україні частка цифрових полісів у вантажному страхуванні досі становить менше 20% [62]. Інфраструктура цифрової екосистеми лише формується; автоматизовані сервіси подання заяв, мобільні додатки для моніторингу вантажу, електронний документообіг доступні обмеженій кількості клієнтів. Відсутній єдиний державний реєстр полісів, що ускладнює верифікацію та контроль.

З початком широкомасштабної війни з росією ринок вантажного страхування зазнав суттєвого скорочення, особливо щодо страхування морських перевезень, експорту зерна та металу, транзитних потоків. Значна частка західних страхових компаній призупинила або обмежила роботу в Україні, а перестраховання воєнних ризиків стало майже недоступним [65]. Це призводить до зростання вартості полісів та зменшення обсягу перевезень.

У рамках євроінтеграції Україна поступово наближає своє законодавство до директив ЄС (зокрема, Solvency II), Institute Cargo Clauses, практик Insurance Europe. Зміцнення співпраці з європейськими страховиками та перестраховиками має забезпечити більшу стабільність, прозорість та доступ до інноваційних продуктів [78, 122].

Важливим завданням є розширення партнерської мережі перестраховування, участь у глобальних та регіональних програмах, посилення фінансової стійкості національних страховиків. Впровадження програм спільного перестраховування для високоризикових вантажів (зерно-, агро-, високотехнологічна продукція) може суттєво підвищити привабливість українського ринку для іноземних партнерів [44]. Актуальний перелік ліцензованих страхових компаній, які мають право здійснювати міжнародне страхування вантажів, подано у Додатку 3.

Підвищення рівня цифровізації є стратегічним пріоритетом. Держава та ринок мають створити сприятливі умови для розвитку цифрових платформ, мобільних додатків, автоматизованих сервісів для подачі й обробки заяв, електронного документообігу. Важливо створити єдиний державний реєстр полісів, що сприятиме прозорості та контролю [127].

Рисунок 3.3 показує поступове, але все ще відносно повільне зростання цифрових полісів в Україні. Якщо у 2015 році цей сегмент становив лише 2% ринку, то до 2024 року досягнуто лише 19–20%. Така динаміка відображає як стримувальний вплив воєнних подій та консервативність ринку, так і наявність великого потенціалу для цифрового стрибка за наявності відповідних реформ.

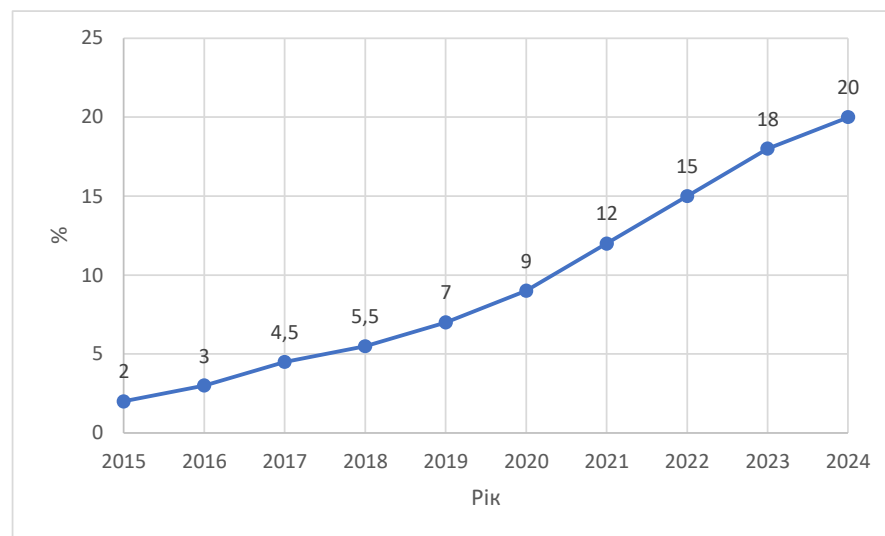


Рис. 3.3. Динаміка частки цифрових полісів у вантажному страхуванні в Україні у 2015–2024 роках

Динаміка страхових премій і відшкодувань за 2019–2024 рр. представлена у Додатку Г.

Українському ринку потрібні комплексні поліси «Усі ризики», гнучкі рішення для мультимодальних перевезень, страхування вантажів із підвищеним ризиком (фармацевтика, cold chain, аграрні товари), екологічно орієнтовані продукти відповідно до світових трендів [112, 128]. Сегмент «зеленого» страхування особливо актуальний в умовах імплементації стандартів ESG та транскордонної торгівлі з ЄС.

Список провідних страховиків, які здійснюють страхування вантажів на українському ринку, а також їх ринкові частки наведено у Додатку Д.

Скорочення строків розгляду страхових випадків, запровадження незалежного страхового омбудсмена, підвищення прозорості й автоматизація процесів (онлайн-консультації, дистанційна експертиза, смарт-контракти) здатні підвищити довіру клієнтів та знизити кількість спорів [110].

Після завершення воєнних дій та стабілізації безпекової ситуації Україна має всі шанси відновити й навіть розширити свою роль у транзитній логістиці, наростити обсяги експорту агропродукції, металу, машинобудування [100]. Відповідно, страхування вантажів може стати важливим інструментом підтримки національного бізнесу на глобальному ринку.

Підготовка кадрів, розвиток страхового менеджменту, інтеграція до міжнародних освітніх програм дозволять підвищити якість сервісу та збільшити довіру до галузі [126].

Розвиток страхування вантажів в Україні тісно пов'язаний із реформами у транспортній галузі, дерегуляцією логістики, боротьбою з корупцією, підвищенням прозорості операцій та інтеграцією у глобальні ланцюги. Окремо слід виділити потребу у боротьбі з шахрайством, впровадженні кіберстрахування, захисті даних, а також розвитку екологічного комплаєнсу відповідно до вимог ЄС [101].

Державна політика має бути спрямована на стимулювання внутрішньої конкуренції серед страховиків, підтримку інновацій, удосконалення законодавства та залучення міжнародних інвестицій у галузь страхування та логістики. Особливу роль у цьому відіграють профільні асоціації (Ліга страхових

організацій України, Українська федерація убезпечення) та партнерські проєкти з ЄС, Світовим банком, IFC.

Рисунок 3.4 дозволяє систематизувати основні «вузли» стримування ринку та підкреслити взаємозалежність проблем. Це допомагає чітко зрозуміти, що навіть при вирішенні однієї проблеми (наприклад, цифровізації) слід паралельно усувати й інші бар'єри.

Таким чином, ринок страхування вантажів в Україні, попри низку структурних проблем, має значний потенціал зростання й адаптації до європейських та світових стандартів. Реалізація комплексних реформ, цифровізація, поява нових продуктів та залучення міжнародних партнерів сприятимуть формуванню прозорого, конкурентоспроможного та стійкого ринку, що стане фундаментом для розвитку зовнішньої торгівлі, логістики та транзиту.

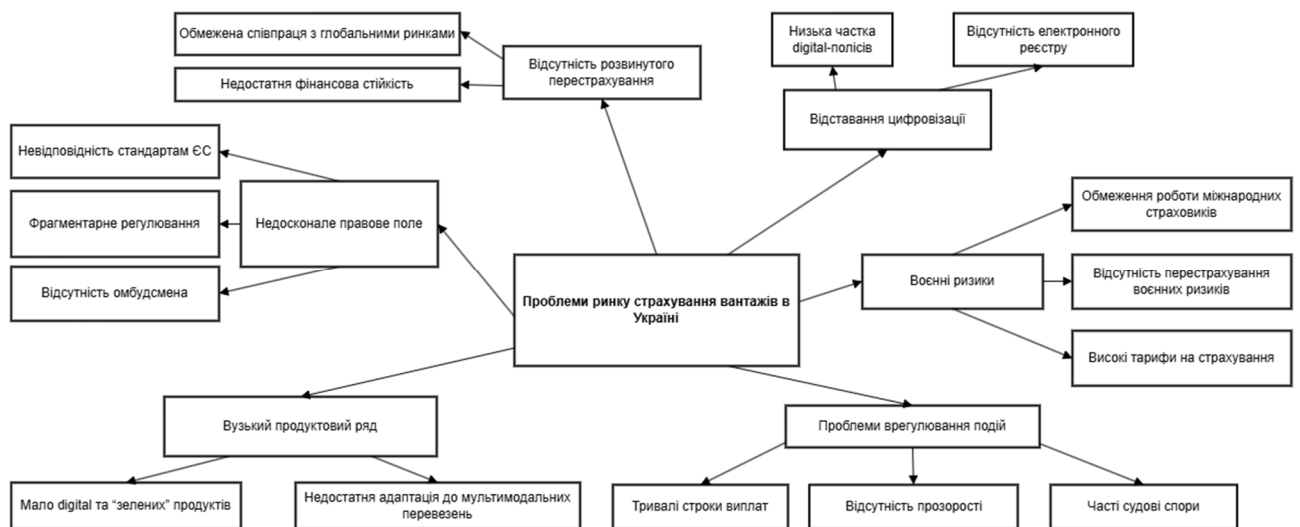


Рис. 3.4. Структурна схема проблемних вузлів ринку страхування логістичних послуг в Україні

Примітка: систематизовано та сформовано автором

Однією з найбільших перепон є історична недовіра бізнесу до страхових інструментів як дієвого методу захисту вантажу. За даними досліджень Ліги страхових організацій України, у 2024 році менше 34% підприємств, що здійснюють експорт або міжрегіональні перевезення, системно використовують страхування вантажів як елемент фінансового планування [106]. Причинами є і

недостатній рівень фінансової грамотності менеджменту малого і середнього бізнесу, і негативний досвід попередніх років, коли врегулювання страхових випадків було ускладнене, а виплати – затримані чи відмовлені [96]. Також типовою є думка, що страхування – це «додатковий податок», а не інструмент гарантування безпеки та безперервності бізнесу.

Крім того, страхові компанії самі не завжди зацікавлені в активному просуванні вантажних полісів, зосереджуючись на автострахованні, медичних і роздрібних продуктах, що мають швидший обіг коштів та менші ризики великих виплат. Це створює замкнене коло: низький попит гальмує розвиток пропозиції, а відсутність цікавих продуктів ще більше звужує ринок.

Війна стала головним шоком для всіх сегментів ринку, але саме для страхування вантажів її наслідки були особливо драматичними. За даними IUMI [65], протягом 2022–2024 рр. обсяги страхових премій у вантажному сегменті впали більш ніж на 40%. Особливо це стосується морських і мультимодальних перевезень: міжнародні страховики згорнули чи різко обмежили роботу в українських портах, а поліси на перевезення по Чорному морю подорожчали в 5–10 разів. Перестраховання воєнних і політичних ризиків стало практично недоступним через відсутність достатніх фінансових гарантій і величезну невизначеність.

Паралельно з цим зросла важливість страхування наземних перевезень (залізничний, автомобільний транспорт), які залишаються головним каналом експорту. Але тут ринок теж стикається з новими проблемами – зростанням тарифів, вимогами до безпеки, необхідністю детальної документації для отримання навіть базового покриття.

Велика частина українських підприємств у своїх анкетах і експертних інтерв'ю [96] вказують на затягування розгляду страхових подій та непрозорість процедур. Навіть якщо випадок очевидно страховий, виплати часто блокуються через формальні претензії до оформлення документів, відсутність експертизи або суб'єктивні тлумачення умов договору. Це стимулює недобросовісну

конкуренцію та навіть шахрайство, коли окремі компанії занижують тарифи і, фактично, уникають виплат.

Україна вже має успішний досвід цифрових трансформацій у банківському секторі, державних послугах («Дія»), але страхування поки лише наближається до цього рівня. У найбільших страхових компаніях (наприклад, Універсальна, ARX, INGO) з'явилися мобільні сервіси для оформлення полісів онлайн, чат-боти для консультацій, автоматизовані калькулятори ризиків. Проте, масова частка таких рішень у логістичному сегменті досі не перевищує 20–25% [62].

Значного прогресу можна досягти шляхом створення єдиного національного електронного реєстру страхових полісів, обов'язкової ідентифікації клієнтів за принципом KYC, використання «великих даних» для андеррайтингу та електронного документообігу. Це підвищить рівень довіри, зменшить тінізацію, прискорить виплати, забезпечить краще позиціонування на європейському ринку [127].

Вивчення досвіду Польщі, Литви, Словаччини, Угорщини, які доєднувалися до єдиного європейського страхового простору після 2004 року, показує, що основними факторами успіху були: швидке оновлення законодавства, спільні проекти з міжнародними страховиками, розвиток спільних перестраховальних пулів, створення єдиного ринку цифрового страхування, стимулювання конкурентної боротьби [44, 122].

Для України надзвичайно актуальним є розширення співпраці з провідними перестраховиками ЄС та АТР, створення власних галузевих асоціацій і професійних стандартів, інтеграція українських ризик-менеджерів до європейських профільних спільнот.

Переорієнтація української економіки на експорт до ЄС та посилення регіональної співпраці у Східній Європі неможливі без впровадження екологічно орієнтованих («зелених») страхових продуктів. Усе частіше європейські логістичні партнери вимагають підтвердження екологічної відповідальності вантажовласника, транспорту і навіть страховика [112]. Це формує ринок для

нових полісів, які враховують екологічні ризики, компенсацію за шкідливі викиди, втрати від кліматичних подій чи аварій з небезпечними речовинами.

Провідні українські компанії вже тестують такі рішення в агросфері, фармацевтиці, інфраструктурі (AgroPortal, Green Deal Ukraine) [112, 128]. Саме екологічне страхування може стати одним із драйверів виходу України на нові ринки після стабілізації ситуації.

Для успіху реформ державі слід не лише гармонізувати нормативну базу, а й підвищити якість роботи Нацбанку України як регулятора ринку страхування (після реформ 2020–2022 рр.). Потрібно посилити контроль за платоспроможністю страховиків, запровадити нові вимоги до розкриття інформації, зробити прозорими перестраховальні операції, запровадити незалежний інститут страхового омбудсмена. Важливу роль відіграють публічні рейтинги довіри, аудит, відкриті платформи для обговорення реформ з бізнесом і громадянським суспільством.

Досі основною проблемою залишається кадровий «голод» у сфері страхового андеррайтингу, перестраховання, логістичного ризик-менеджменту. Навчальні програми з сучасного страхування вантажів лише починають з'являтися у профільних університетах, бракує системних стажувань для молодих фахівців у європейських структурах, обміну досвідом із міжнародними експертами [126]. Підвищення рівня кваліфікації, розвиток мережі асоціацій страхових брокерів, впровадження профільної сертифікації сприятимуть професіоналізації ринку.

У середньостроковій перспективі (3–7 років після завершення війни) Україна має шанси стати одним із важливих транзитних хабів між ЄС, Чорноморським басейном та Азією, особливо у мультимодальних перевезеннях та агроекспорті [100]. Умовою цього стане повна інтеграція страхового ринку до європейської й азійської інфраструктури, застосування цифрових полісів, незалежний контроль перестраховання, високі стандарти клієнтського сервісу тощо.

3.3 Рекомендації щодо удосконалення страхування вантажів для українських підприємств у міжнародній логістиці

Забезпечення надійного та ефективного страхового захисту вантажів є не просто елементом управління ризиками, а фундаментальною умовою інтеграції українських компаній до глобальних логістичних ланцюгів, підвищення конкурентоздатності на ринку ЄС, АТР та світу загалом. Низка представлених у попередніх підрозділах роботи проблем – від недосконалості законодавчої бази до обмеженої цифровізації, воєнних ризиків та недостатньої пропозиції сучасних страхових продуктів – вимагає комплексного підходу до вдосконалення політики і практик страхування вантажів для вітчизняних підприємств.

Схема на рисунку 3.5 ілюструє послідовність важливих кроків для системної модернізації ринку страхування вантажів в Україні. Стартовою точкою є гармонізація українського законодавства зі стандартами ЄС. Далі йде активізація партнерства з глобальними страховиками й перестраховиками, впровадження сучасних цифрових рішень, розробка нових продуктів для логістики, модернізація механізмів врегулювання страхових випадків, підвищення рівня освіти та кадрової підготовки, державна підтримка та, насамкінець, створення системи постійного моніторингу і аудиту. Лише комплексна реалізація цих кроків гарантує підвищення надійності й конкурентоспроможності українського ринку страхування вантажів.



Рис. 3.5. Стратегічна дорожня карта вдосконалення страхування вантажів в Україні

Джерело: розроблено автором

Першочерговою рекомендацією є приведення чинного законодавства, галузевих регламентів і стандартів вантажного страхування у відповідність до

європейських та світових норм. Мається на увазі комплексна імплементація директиви Solvency II (регулювання платоспроможності, резервів, прозорості), міжнародних умов Institute Cargo Clauses (A, B, C), Incoterms 2020 та стандартів Insurance Europe щодо організації перестраховування, врегулювання збитків, захисту прав споживачів.

Особливої уваги потребує розробка типових договорів страхування вантажів для експортно-імпортних операцій, що охоплюють мультимодальні, контейнерні та спеціалізовані перевезення. Адаптація полісів до практик країн ЄС та АТР спростить аудит для закордонних партнерів, пришвидшить процедури митного та транзитного оформлення і підвищить довіру до українських вантажовласників.

У цьому контексті важливо запровадити обов'язкову інтеграцію страхових умов до зовнішньоекономічних контрактів: при оформленні відправлень за CIF, CIP або DAP відповідальність сторін має бути чітко врегульована відповідно до Institute Cargo Clauses. Такий підхід дозволяє усунути правові «пробіли» та суперечки у разі виникнення збитків під час міжнародного перевезення.

У реаліях воєнного часу та з огляду на динамічні ризики українському бізнесу доцільно активно розширювати співпрацю з потужними світовими страховими та перестраховувальними компаніями: Allianz, AXA, Lloyd's, Munich Re, Swiss Re, Zurich, China Re, Japan Post, Sampo Group тощо. Такі партнери мають не лише ресурси для покриття великих чи специфічних ризиків, а й доступ до глобальних програм перестраховування та цифрових рішень.

Важливо розробляти і впроваджувати спільні продукти разом із міжнародними гравцями – як це роблять, наприклад, логістичні оператори Польщі чи Литви, де місцевий страховик покриває базові ризики, а перестраховуванням займається транснаціональний партнер. Це дозволяє отримувати гнучкі тарифи, комплексні «Усі ризики» поліси, знижувати вартість страхового захисту для малих і середніх підприємств та стартапів, адаптувати продукти до вимог конкретного ринку чи вантажу.

Участь у міжнародних асоціаціях (IUMI, Insurance Europe, FIATA, UNCTAD, IFC) відкриває доступ до передових практик, спільних навчальних програм, аналітики щодо ринкових тенденцій і ризиків, кейсів інноваційного врегулювання страхових подій. Залучення до глобальної системи перестраховування підвищує фінансову стійкість ринку та розподіляє надмірні ризики, що є особливо актуальним для України в умовах триваючої війни.

Успішне удосконалення страхування вантажів неможливе без масштабної цифровізації, а тому, на нашу думку, доцільно розвивати такі напрями:

- Електронний документообіг, що дозволить укладати, перевіряти, подовжувати та моніторити страхові поліси онлайн та мінімізувати людський фактор і прискорити процеси.

- Інтеграція страхових продуктів у логістичні платформи для забезпечення автоматичного підбору покриття під кожен партію вантажу чи маршрут, а також онлайн-моніторинг статусу захисту вантажу.

- Мобільні додатки для відстеження вантажу в режимі реального часу, подачі заяви на врегулювання подій, отримання консультацій, завантаження фото/відео доказів тощо.

- Використання IoT-пристроїв (сенсорів температури, вологості, ударів, GPS-трекерів) для автоматичного фіксування страхової події, підвищення об'єктивності врегулювання і прозорості для всіх сторін.

- Аналітику «великих даних» та штучний інтелект для автоматизованого оцінювання ризиків, адаптивної тарифікації, виявлення шахрайства й формування індивідуальних пропозицій для клієнтів.

Українським страховикам слід запропонувати ринку інноваційні продукти, які відповідають сучасним трендам міжнародної логістики:

- ESG-страхування: поліси для вантажів із екологічними сертифікатами, компенсацією збитків від екологічних інцидентів та знижками для «зелених» перевізників.

- «На вимогу»– продукти з коротким строком дії, миттєвим оформленням і автоматичним підбором покриття під конкретний маршрут чи партію товару.

– Мультиmodalьні поліси – єдине покриття для вантажу, що подорожує кількома видами транспорту, із переходом відповідальності на кожному етапі.

– Гнучкі поліси для «холодових ланцюгів», фармацевтики, високотехнологічних товарів – індивідуалізація покриття залежно від температурного режиму, вимог до зберігання, географії маршруту.

Таблиця 3.3 дозволяє побачити якісну трансформацію ринку: сучасні рішення охоплюють ширший спектр ризиків, працюють на принципах «все включено», швидко оформлюються й врегульовуються через цифрові платформи, а доступ до перестраховування відкритий для всіх сегментів бізнесу. Особлива увага надається гнучким тарифам та цифровим сервісам для малого і середнього бізнесу, що стимулює їхню участь у міжнародній логістиці.

Таблиця 3.3. Порівняльна таблиця класичних і сучасних страхових рішень

Критерій	Класичні рішення	Сучасні рішення (2024+)
Тип продукту	Простий поліс на партію/рейс	Комплексний поліс (усі ризики), мультиmodalьні, на вимогу
Покриття	Лімітований перелік ризиків	Усі ризики, спеціалізовані покриття, кібер-, ESG-ризика
Цифрові	Паперові поліси, ручне врегулювання	Електронні поліси, мобільні додатки, online-врегулювання
ESG	Відсутнє або формальне	«Зелені» продукти, інтеграція з ESG-стратегіями
Швидкість врегулювання	Тижні або місяці	Дні, години (автоматизовано)
Перестраховування	Локальне, обмежене	Глобальні пулі, співпраця з міжнародними перестраховиками
Доступність для для малих і середніх підприємств	Обмежена, дорогі премії	Гнучкі тарифи, на вимогу, «плати коли користуєшся», цифрові платформи

Одним з критичних елементів довіри до ринку є створення ефективної системи врегулювання збитків. Серед запропонованих рекомендацій можемо виділити наступні:

– Запровадити дистанційну експертизу, автоматизований розгляд заяв і використання цифрових платформ для реєстрації страхових подій (наприклад, через мобільний додаток).

– Запустити єдиний портал електронного врегулювання, доступний для всіх учасників ринку, із автоматичною перевіркою документів і наявності полісу в реєстрі.

– Створити незалежний інститут страхового омбудсмена для розгляду скарг і позасудового врегулювання конфліктів. Його діяльність має бути публічною, із щорічними звітами про якість роботи страховиків і проблемні вузли.

Дефіцит висококваліфікованих фахівців з ризик-менеджменту, андеррайтингу, перестраховування є однією з головних проблем вітчизняного ринку. На нашу думку, слід запровадити:

- міжнародні стажування, професійні обміни з іншими країнами;
- програми сертифікації за міжнародними стандартами;
- вебінари, курси підвищення кваліфікації із залученням експертів;
- створення міжуніверситетських магістерських програм, спільних наукових проєктів із західними партнерами тощо.

Україна має ініціювати розробку спеціалізованих продуктів для покриття воєнних і політичних ризиків, що дозволить знизити навантаження на компанії у разі форс-мажорів. Для цього потрібна співпраця із західними перестраховиками, організація спеціальних перестраховувальних пулів, залучення міжнародних фінансових інститутів для гарантування виплат у надзвичайних ситуаціях.

Не менш важливим є впровадження кіберстрахування, адже кількість інцидентів із втручанням у логістичні системи, кібератаками на ланцюги постачання постійно зростає. Продукти з покриттям кіберризиків повинні бути доступні як великим, так і середнім учасникам ринку.

Держава має відігравати активну роль у створенні сприятливого бізнес-клімату для страхування логістичних ризиків: впроваджувати стимулюючі

податкові політики для страхування експорту, субсидувати «зелені» поліси для пріоритетних експортних галузей, забезпечувати відкритість ринку та рейтингування страховиків за якістю сервісу та виплат.

Важливо інтегрувати український ринок до європейських цифрових платформ. Це забезпечить прозорість, покращить довіру партнерів і сприятиме гармонізації стандартів. Для цього слід здійснити наступні кроки:

– Створити національний рейтинг страховиків за швидкістю та якістю виплат, часткою цифрових полісів, інноваційністю продуктів тощо.

– Здійснювати публічний аудит прозорості перестраховування, незалежний моніторинг скарг та претензій клієнтів.

– Налагодити систему зворотного зв'язку від бізнесу та клієнтів – опитування, платформи оцінки обслуговування, відкриті дані про структуру страхового портфеля тощо.

Це дозволить підвищити рівень конкуренції, мотивує ринок до підвищення стандартів і прозорості.

Таким чином, можна стверджувати, що ефективне удосконалення системи страхування вантажів для вітчизняних підприємств у міжнародній логістиці є важливою передумовою успішної інтеграції України у глобальні ланцюги постачання та підвищення конкурентоздатності на світових ринках. Запровадження комплексних реформ – від гармонізації законодавства та партнерства з міжнародними перестраховиками – до цифровізації процесів, розробки інноваційних страхових продуктів і вдосконалення врегулювання подій. Все це дозволить суттєво підвищити рівень захисту бізнесу від сучасних ризиків, зменшити витрати на логістичні операції й пришвидшити розрахунки у випадку страхових подій.

Реалізація запропонованих нами рекомендацій сприятиме формуванню прозорого, надійного і клієнтоорієнтованого ринку страхування вантажів в Україні, що відповідатиме кращим європейським і світовим практикам. Це не лише забезпечить стабільність та розвиток українських експортерів і логістичних компаній, а й відкриє нові можливості для залучення інвестицій, розширення

міжнародного співробітництва та формування позитивного іміджу України як надійного партнера у міжнародній торгівлі.

Висновки до третього розділу

У третьому розділі дипломної роботи здійснено порівняльний аналіз умов страхування вантажів на міжнародних ринках та визначено основні проблеми і перспективи розвитку цієї сфери в Україні. Дослідження показало, що, попри певні досягнення, український ринок страхування вантажів і досі відстає за рівнем розвитку, технологічного оснащення й нормативної гармонізації від провідних світових практик.

Виявлено, що основними проблемами вітчизняного ринку є недостатній рівень довіри до страховиків, обмежена пропозиція сучасних страхових продуктів, складності у відшкодуванні збитків під час транскордонних перевезень, а також низька обізнаність малого та середнього бізнесу щодо можливостей страхування. Окремий виклик становлять воєнні та політичні ризики, які останніми роками істотно вплинули на логістичні операції та призвели до перегляду тарифів і умов покриття.

Водночас аналіз зарубіжного досвіду засвідчив, що інтеграція сучасних цифрових технологій, активне впровадження технологій інтернету речей, використання автоматизованих платформ і розвиток систем перестраховання сприяють підвищенню надійності та ефективності страхування вантажів. Важливою тенденцією стає орієнтація на індивідуальні рішення для бізнесу, розширення спектру страхових послуг, гнучкість тарифів і посилення співпраці з міжнародними страховими компаніями.

Для підвищення конкурентоспроможності України на міжнародному ринку вантажного страхування необхідно продовжувати гармонізацію національного законодавства із міжнародними стандартами, стимулювати цифровізацію галузі, підвищувати фінансову грамотність учасників ринку та впроваджувати сучасні підходи до оцінки ризиків. Впровадження стратегічних ініціатив, зокрема державно-приватного партнерства, розвитку навчальних

програм і підтримки експортерів, можуть стати запорукою зміцнення позицій українських підприємств на глобальному ринку логістики.

Таким чином, можна стверджувати, що подальший розвиток системи страхування вантажів у логістиці в Україні має ґрунтуватися на адаптації кращих світових практик, активному впровадженні інноваційних продуктів, підвищенні прозорості та довіри до страховиків, а також на формуванні сприятливого інвестиційного клімату для логістичних та страхових компаній. Це дозволить забезпечити стійкий розвиток галузі, підвищити рівень безпеки перевезень і сприяти інтеграції України у світову логістичну систему.

ВИСНОВКИ

У дипломній роботі проведено комплексне дослідження теоретичних засад, сучасного стану та перспектив розвитку системи страхування вантажів у міжнародній логістиці. Одержані результати дозволяють зробити низку важливих висновків і сформулювати практичні рекомендації щодо підвищення ефективності страхового захисту українських підприємств-експортерів.

По-перше, страхування вантажів виступає основним елементом сучасної логістики, що забезпечує захист економічних інтересів усіх учасників ланцюгів постачання, сприяє мінімізації фінансових ризиків, підвищенню надійності та стійкості логістичних процесів у глобальному масштабі. Аналіз теоретичних основ показав, що страхування вантажів охоплює широкий спектр фінансових, правових і організаційних механізмів, що дозволяють гнучко реагувати на динамічні зміни середовища та специфіку різних видів транспорту і маршрутів.

По-друге, дослідження міжнародного досвіду засвідчило наявність істотних відмінностей у підходах до організації страхування вантажів на ринках Європи, Північної Америки та Азійсько-Тихоокеанського регіону. Європейський ринок характеризується високим рівнем уніфікації стандартів, цифровізацією страхових процесів і широким впровадженням інноваційних технологій. Північноамериканський ринок робить акцент на індивідуалізації страхових продуктів, жорсткому регулюванні та розвитку перестраховання. Азійсько-Тихоокеанський регіон демонструє динамічне зростання та гармонізацію із міжнародними стандартами. Усі ринки об'єднує тенденція до посилення вимог до прозорості, швидкості врегулювання страхових випадків і впровадження цифрових рішень.

По-третє, проведений порівняльний аналіз показав, що український ринок страхування вантажів активно адаптується до міжнародних вимог, проте залишається низка проблем: недостатня диверсифікація страхових продуктів, низький рівень довіри до страховиків серед малого та середнього бізнесу, складнощі із транскордонним врегулюванням збитків, обмежене використання

цифрових технологій і вплив воєнних ризиків. Водночас, зростаюча інтеграція України до глобальних логістичних ланцюгів, активна адаптація законодавства та поява нових цифрових платформ відкривають значні можливості для розвитку галузі.

У роботі запропоновано комплекс практичних рекомендацій, спрямованих на підвищення ефективності системи страхування вантажів в Україні, а саме: гармонізацію нормативно-правової бази із міжнародними стандартами, розвиток цифрових сервісів і платформ для онлайн-оформлення та врегулювання страхових випадків, підвищення фінансової грамотності учасників логістичних процесів, стимулювання співпраці із міжнародними страховими та перестраховими компаніями, а також розробку нових гнучких страхових продуктів із урахуванням специфіки сучасних ризиків.

Загалом можна стверджувати, що подальший розвиток страхування вантажів у міжнародній логістиці є основним фактором підвищення конкурентоспроможності вітчизняних підприємств, інтеграції України до світової економіки та забезпечення стійкого розвитку транспортно-логістичної системи в умовах глобальних викликів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Annual Report 2022–2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.irdai.gov.in/ADMINCMS/cms/frmGeneral_Layout.aspx?page=PageNo4651 (дата звернення: 03.04.2025).
2. Anti-Fraud and Compliance in Chinese Insurance. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=1151842> (дата звернення: 15.05.2025).
3. ASEAN Logistics and Insurance Integration Report 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://asean.org/wp-content/uploads/2023/ASEAN-Logistics-Insurance-Report.pdf> (дата звернення: 11.04.2025).
4. Asia’s Insurance Market Outlook 2024. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.swissre.com/institute/research/topics-and-risk-dialogues/insurance-outlook/asia.html> (дата звернення: 03.04.2025).
5. Asia-Pacific Cargo Insurance Market Size and Structure. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.marsh.com/sg/insights/research/asia-pacific-cargo-insurance-market-2024.html> (дата звернення: 12.04.2025).
6. Asia-Pacific Insurance Market Report 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.marsh.com/sg/insights/research/asia-pacific-insurance-market-report-2023.html> (дата звернення: 24.04.2025).
7. Asia-Pacific Insurance Outlook 2024. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.ey.com/en_gl/insurance/asia-pacific-insurance-outlook (дата звернення: 26.04.2025).
8. Asia-Pacific Marine Insurance Market Insights 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/reports/marine-market-insights-asia-pacific-2023.html> (дата звернення: 17.05.2025).
9. Australian General Insurance Industry Statistics 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.insurancecouncil.com.au/statistics/> (дата звернення: 01.05.2025).

10. Best Practices in International Cargo Insurance Contracts. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://unctad.org/cargo-insurance-contracts> (дата звернения: 03.04.2025).

11. Cargo Insurance and Risk Management: EU Best Practices. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.insuranceeurope.eu/publications/cargo-risk-eu> (дата звернения: 14.04.2025).

12. Cargo Insurance in Australia: Market Trends 2023. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.qbe.com/au/business-insurance/cargo> (дата звернения: 03.04.2025).

13. Cargo Insurance Market in Asia-Pacific 2024. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.statista.com/topics/7806/insurance-market-in-asia-pacific/> (дата звернения: 14.04.2025).

14. Cargo Insurance Market in North America 2024. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.statista.com/statistics/1301355/north-america-cargo-insurance-market-value/> (дата звернения: 15.04.2025).

15. Cargo Insurance Market Overview. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.agcs.allianz.com/news-and-insights/cargo-market-2024> (дата звернения: 03.04.2025).

16. Cargo Insurance Overview. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.lloyds.com/news-and-insights/cargo-insurance> (дата звернения: 22.04.2025).

17. Cargo Insurance Solutions in Mexico: Market Analysis 2023. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mapfre.com.mx/seguros-transporte-carga-analisis-2023.pdf> (дата звернения: 25.04.2025).

18. Cargo Insurance: Risk and Best Practice in Canadian Transport. Toronto: ИС, 2023. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.insuranceinstitute.ca/en/resources/research/2023/cargo-insurance-report> (дата звернения: 03.04.2025).

19. Catastrophe Reinsurance in Asia-Pacific. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.swissre.com/institute/research/topics-and-risk->

dialogues/natural-catastrophes/cat-reinsurance-asia-pacific.html (дата звернення: 26.04.2025).

20. China Insurance Market Statistical Report 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=1115080> (дата звернення: 03.05.2025).

21. Christopher M. Logistics & Supply Chain Management. – Harlow: Pearson, 2022. – 368 p.

22. Claims Automation in Cargo Insurance. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.insuranceeurope.eu/claims-automation> (дата звернення: 17.04.2025).

23. Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF). Informe Estadístico del Mercado Asegurador, 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/817123/informe-estadistico-mercado-asegurador-2023.pdf> (дата звернення: 28.04.2025).

24. Convention concerning International Carriage by Rail (CIM, COTIF). 1980. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/07_veroeff/01_COTIF_80/cotif-1980-e.PDF (дата звернення: 25.04.2025).

25. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.unidroit.org/instruments/transport/cmr-1956/> (дата звернення: 10.04.2025).

26. COVID-19 and maritime transport: impact and resilience. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2020d1_en.pdf (дата звернення: 03.05.2025).

27. Digital Insurance Adoption in Asia-Pacific 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.swissre.com/reports/digital-insurance-asia-pacific.html> (дата звернення: 08.04.2025).

28. Digital Solutions in Cargo Insurance. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.aig.com/business/insurance/marine/cargo> (дата звернения: 11.04.2025).

29. Digital Trade and E-Documentation in Logistics Insurance. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www2.deloitte.com/sg/en/pages/consumer-business/articles/digital-trade-and-e-documentation-in-asia.html> (дата звернения: 05.05.2025).

30. Digitalization of Asia-Pacific Insurance: InsurTech 2023. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mckinsey.com/industries/financial-services/our-insights/digital-insurance-asia> (дата звернения: 09.05.2025).

31. Directive 2009/138/EC (Solvency II Directive) of the European Parliament and of the Council of 25 November 2009. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/138/oj/eng> (дата звернения: 05.05.2025).

32. Dispute Resolution in the Singapore Insurance Sector. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.sii.org.sg/resources/dispute-resolution/> (дата звернения: 24.04.2025).

33. Dispute Resolution Services: Asia-Pacific Practice. Paris: International Chamber of Commerce, 2023. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://iccwbo.org/dispute-resolution-services-asia-pacific/> (дата звернения: 13.05.2025).

34. Dunt J. Marine Cargo Insurance: A Guide to Law and Practice / J. Dunt. – Informa Law, 2023. – 520 p.

35. European Commission. The EU Market for Cargo Insurance. European Commission, Directorate-General for Financial Stability, Financial Services and Capital Markets Union, 2023. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://finance.ec.europa.eu/publications/eu-market-cargo-insurance_en (дата звернения: 08.04.2025).

36. European Insurance and Occupational Pensions Authority (EIOPA). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.eiopa.europa.eu/> (дата звернения: 03.04.2025).

37. European Insurance Market Outlook 2024. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.swissre.com/institute/research/topics-and-risk-dialogues/insurance-outlook/europe.html> (дата звернення: 11.05.2025).

38. European Logistics Association. Professional Development Programmes. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.elalog.eu/> (дата звернення: 04.05.2025).

39. Federal Motor Carrier Safety Administration. Minimum Levels of Financial Responsibility for Motor Carriers. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.fmcsa.dot.gov/regulations/title49/section/387.9> (дата звернення: 03.04.2025).

40. FERMA. Risk Management and Compliance in European Logistics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ferma.eu/wp-content/uploads/2022/07/ERM-REPORT_FERMA_2022_FINAL.pdf (дата звернення: 09.04.2025).

41. Fraud detection and prevention in insurance. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.eiopa.europa.eu/> (дата звернення: 02.04.2025).

42. General Insurance Association of Japan. "Annual Report 2023." [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.sonpro.or.jp/en/publication/annual/2023.html> (дата звернення: 14.05.2025).

43. Global Insurance Market Index Q4 2023. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.marsh.com/> (дата звернення: 15.05.2025).

44. Global Reinsurance Solutions for Ukraine. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.marsh.com/ua/insights/research/reinsurance-for-ukraine.html> (дата звернення: 16.05.2025).

45. Green Insurance Solutions for APAC Shipping and Logistics. 2023. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.allianz.com/en/press/news/studies/2023-04-28-green-insurance-apac.html> (дата звернення: 06.05.2025).

46. Hague Rules. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://legacarta.intracen.org/instrument/291593-international-convention->

unification-certain-rules-law-relating-bills-lading-hague-rules/ (дата звернення: 16.05.2025).

47. Hamburg Rules. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf (дата звернення: 12.05.2025).

48. INCOTERMS 2020. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://iccwbo.org/business-solutions/incoterms-rules/incoterms-2020/> (дата звернення: 19.04.2025).

49. Innovation in Cargo Insurance: InsurTech Case Studies 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.chubb.com/sg-en/business/insights/innovation-cargo-insurance.html> (дата звернення: 12.04.2025).

50. Institute Cargo Clauses (A), (B), (C) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/Clauses/Institute_Clauses.aspx (дата звернення: 14.05.2025).

51. Institute Cargo Clauses Explained. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.marsh.com/uk/insights/institute-cargo-clauses> (дата звернення: 23.05.2025).

52. Institute of International Underwriters. Institute Cargo Clauses (A), (B), (C). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.iaa.co.uk/IUA_Member/Clauses/Institute_Clauses.aspx (дата звернення: 01.05.2025).

53. Insurance Bureau of Canada (IBC). Canadian Cargo Insurance Market Overview 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ibc.ca/on/resources/industry-reports/cargo-insurance-2023.pdf> (дата звернення: 30.04.2025).

54. Insurance claims and complaints statistics 2023. Frankfurt: European Insurance and Occupational Pensions Authority, 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.eiopa.europa.eu/statistics/insurance-claims-and-complaints-statistics> (дата звернення: 30.04.2025).

55. Insurance Europe. Statistics. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.insuranceeurope.eu/statistics> (дата звернення: 27.04.2025).

56. Insurance Industry in Japan 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.fsa.go.jp/en/news/2023/insurance-industry.html> (дата звернення: 08.04.2025).

57. InsurTech and Digitalization in European Insurance. Boston Consulting Group, 2024. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.bcg.com/publications/2024/insurtech-digitalization-european-insurance> (дата звернення: 03.04.2025).

58. InsurTech and Digitalization in European Insurance. Boston Consulting Group, 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.bcg.com/publications/2023/insurtech-digitalization-european-insurance> (дата звернення: 11.05.2025).

59. InsurTech Europe: Trends and Outlook 2023. Ernst & Young Global Ltd., 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ey.com/> (дата звернення: 10.05.2025).

60. InsurTech for Logistics: Trends and Opportunities. EY Global, 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.ey.com/en_gl/insurance/insurtech-for-logistics-trends-and-opportunities (дата звернення: 21.04.2025).

61. InsurTech North America Report 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.ey.com/en_us/insurance/insurtech-report-north-america (дата звернення: 18.04.2025).

62. InsurTech Ukraine: огляд ринку 2024. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.ey.com/uk_ua/insurance/insurtech-ukraine-2024 (дата звернення: 03.05.2025).

63. InsurTech та цифровізація ринку вантажного страхування. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.ey.com/uk_ua/insurance/insurtech-ukraine (дата звернення: 08.05.2025).

64. International Association of Insurance Supervisors (IAIS) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.iaisweb.org/> (дата звернения: 03.04.2025).

65. International Union of Marine Insurance. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://iumi.com/statistics/statistics-reports> (дата звернения: 02.05.2025).

66. Kar A. K. Diffusion of blockchain in insurance industry: An analysis through the review of academic and trade literature/ A. K. Kar, L. Navin // *Telematics and Informatics*. – 2020. – 58. – P. 101532. <https://doi.org/10.1016/j.tele.2020.101532>.

67. Karam A. Analysis of the barriers to multimodal freight transport and their mitigation strategies /A. Karam, A.J.K. Jensen, M. Hussein // *Eur. Transp. Res. Rev.* 15, –43 (2023). <https://doi.org/10.1186/s12544-023-00614-0>.

68. Liberty Mutual. Innovations in Marine Insurance. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://business.libertymutual.com/insights/marine-innovations/> (дата звернения: 20.05.2025).

69. Litigation and Dispute Resolution in Insurance. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.pwc.com/us/en/services/consulting/risk/insurance.html> (дата звернения: 04.04.2025).

70. Lloyd's London. Sharing risk to create a braver world. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://assets.lloyds.com/media-651c0e64-c1d0-4f97-90f7-883c69fe2ef2/530f990a-cdf1-4f3c-b776-4908cba51966/Lloyd's-Annual-Report-2024.pdf> (дата звернения: 17.04.2025).

71. Marine Cargo Insurance in North America. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.chubb.com/us-en/business-insurance/marine-insurance/cargo-insurance.html> (дата звернения: 24.04.2025).

72. Montreal Convention, 1999. Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.icao.int/Meetings/AirCargoDevelopmentForum-Togo/Documents/9740.pdf> (дата звернения: 11.05.2025).

73. Motor Carriers, Water Carriers, Brokers, and Freight Forwarders. [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<https://uscode.house.gov/view.xhtml?path=/prelim@title49/subtitle6/partb> (дата звернення: 22.04.2025).

74. National Association of Insurance Commissioners (NAIC). U.S. Cargo Insurance Requirements and Market Practices. NAIC Report, 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://content.naic.org/sites/default/files/inline-files/US-cargo-insurance-report-2023.pdf> (дата звернення: 05.05.2025).

75. North America Insurance Outlook 2024. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www2.deloitte.com/us/en/pages/financial-services/articles/insurance-industry-outlook.html> (дата звернення: 23.04.2025).

76. Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI). Canadian Insurance Industry Report 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.osfi-bsif.gc.ca/Eng/Docs/ins_report2023.pdf (дата звернення: 16.04.2025).

77. On Demand Insurance for Logistics. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://insurtechinsights.com/on-demand-cargo> (дата звернення: 12.05.2025).

78. Partnership with Ukraine: Recommendations 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.insuranceeurope.eu/news/ukraine-partnership> (дата звернення: 02.04.2025).

79. Pfohl H.-C. Logistics Systems: Design and Optimization / H.-C. Pfohl. – Berlin: Springer, 2020. – 354 p.

80. Regulatory Compliance and Innovation in Japanese Insurance. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.fsa.go.jp/en/news/2023/insurance-innovation.html> (дата звернення: 06.04.2025).

81. Review of Maritime Transport 2023 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023> (дата звернення: 02.05.2025).

82. Review of Maritime Transport 2023. Geneva: United Nations, 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2023> (дата звернення: 14.05.2025).

83. Review of Maritime Transport 2024 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf (дата звернения: 09.05.2025).

84. Risk and Innovation in US Cargo Insurance. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.mckinsey.com/industries/financial-services/our-insights/insurance> (дата звернения: 03.04.2025).

85. Risk Data Analytics in Marine Insurance: Asia-Pacific Experience. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.tokiomarine-nichido.co.jp/en/research/analytics2023.html> (дата звернения: 13.04.2025).

86. Rotterdam Rules, 2008. United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf> (дата звернения: 17.05.2025).

87. Share of Digital Insurance Policies in Europe 2018–2024. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.statista.com/statistics/1345246/europe-digital-insurance-policies/> (дата звернения: 18.05.2025).

88. SIAC Annual Report 2023. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://siac.org.sg/annual-report-2023/> (дата звернения: 07.04.2025).

89. Singapore National Trade Platform, official overview. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.customs.gov.sg/businesses/national-single-window/overview/> (дата звернения: 06.05.2025).

90. Solvency II Directive (Directive 2009/138/EC) of the European Parliament and of the Council. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32009L0138> (дата звернения: 09.04.2025).

91. Statistical Review: Lloyd's Marine Claims 2023 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.lloyds.com/> (дата звернения: 03.04.2025).

92. Sustainability Report 2023. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.allianz.com/> (дата звернения: 01.05.2025).

93. The Global Marine and Cargo Insurance Market Report 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.marsh.com/us/insights/research/global-marine-cargo-insurance-market-2023.html> (дата звернення: 11.05.2025).

94. The London Insurance Market 2024. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.lloyds.com/news-and-insights/market-news/the-london-insurance-market-2024> (дата звернення: 12.05.2025).

95. Tokio Marine Annual Report 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.tokiomarinehd.com/en/ir/library/annual/> (дата звернення: 22.04.2025).

96. Transparency International Україна. "Рейтинг довіри до страхових компаній та врегулювання спорів", 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ti-ukraine.org/report/insurance-trust-rating-2023/> (дата звернення: 22.04.2025).

97. Travelers Insurance. North America Cargo Insurance Products. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.travelers.com/business-insurance/marine/ocean-cargo> (дата звернення: 11.04.2025).

98. Trends, challenges and opportunities in the EU transport labour market. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2024/747266/IPOL_STU%282024%29747266_EN.pdf (дата звернення: 28.04.2025).

99. Ukraine Insurance Market Factsheet 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.swissre.com/institute/research/topics-and-risk-dialogues/insurance-market/ukraine.html> (дата звернення: 28.04.2025).

100. Ukraine Trade and Transit: Prospects and Challenges. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://unctad.org/publication/ukraine-trade-transit> (дата звернення: 17.05.2025).

101. Ukraine: Anti-Fraud and ESG in Logistics Insurance. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.oecd.org/ukraine/insurance-esg-anti-fraud-2024> (дата звернення: 20.05.2025).

102. Ukraine: Cargo Insurance Market Review 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/region_ext_content/ifc_external_corporate_site/europe+and+central+asia/resources/cargo-insurance-ukraine (дата звернення: 23.04.2025).

103. Unlocking Small Business Growth in Asia's Trade and Logistics. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.mckinsey.com/industries/travel-logistics-and-infrastructure/our-insights/unlocking-small-business-growth-in-asia-trade> (дата звернення: 03.05.2025).

104. USMCA Secretariat. Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada (USMCA) – Texts and Logistics Provisions. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.international.gc.ca/trade-commerce/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/usmca-aeumc/text-texte/30.aspx?lang=eng> (дата звернення: 08.05.2025).

105. Zhang H. Trade Finance and Logistics / H. Zhang. – Singapore: World Scientific, 2023. – 276 p.

106. Аналітичний огляд ринку страхування. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://uainsur.com/reports/2024-market-overview.pdf> (дата звернення: 07.05.2025).

107. Болквядзе Н. Вантажні перевезення автомобільним транспортом в міжнародному бізнесі / Н. Болквядзе, О. Мигаль // Економіка та суспільство. – 2022. – № 39. – С. 100–104.

108. Буркинський Б.В. Методологічні засади формування ефективної логістики товарних ринків : монографія/ Б.В. Буркинський, О.В. Нікішина, В.М. Лисюк. – Київ : ІПРЕЕД НАН України, 2020. – 192 с.

109. Волкова Н. В. Страхування вантажів у міжнародній логістиці : навч. посібник. – Київ : КНЕУ, 2021. – 272 с.

110. Врегулювання страхових випадків: сучасні стандарти. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://ufu.org.ua/reports/claims-standards-2023> (дата звернення: 03.04.2025).

111. Гудима К. Ю. Сучасні аспекти страхування вантажів у міжнародних перевезеннях / К. Ю. Гудима, Ю. О. Савченко // Транспортні системи і технології. – 2023. – № 47. – С. 94–103.

112. Екологічне страхування в логістиці. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://greendeal.com.ua/insurance-ecology-2024> (дата звернення: 06.05.2025).

113. Закон України «Про страхування» від 7 березня 1996 р. № 85/96-ВР (із змінами і доповненнями). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-вр> (дата звернення: 02.04.2025).

114. Інтелектуалізація ринку логістичних послуг: концепція, методологія, компетентність : монографія / М.Ю. Григорак. – Київ : Сік Груп Україна, 2017. – 513 с.

115. Кирлик Н.Ю. Транспортно-логістична система України: аналіз ринку та ключові гравці / Н.Ю. Кирлик, В.М. Герзанич // Економіка та суспільство. – 2023. – № 52. – С. 35–39.

116. Лисак В.М. Страхування вантажів у міжнародній логістиці: порівняльний аналіз умов основних ринків / В.М. Лисак, Д.В.Жувак // Збірник матеріалів Міжнар. наук.-практ. конф. молодих вчених та студентів «Міжнародні економічні відносини: сталий розвиток та діджиталізація» (21.05.2025), м. Хмельницький. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mev.khmnu.edu.ua/conf25>.

117. Мельник А. Ф. Логістика : навч. посібник / А. Ф. Мельник, Л. С. Лісовська. – Київ : КНЕУ, 2021. – 312 с.

118. Митне та логістичне регулювання в системі міжнародних економічних відносин : монографія / за ред. Д.М. Васильківського. – Хмельницький : ХНУ, 2020. – 447 с.

119. Михайлик Н.І. Основні виклики та перспективи розвитку транспортної логістики в умовах війни / Н.І. Михайлик // Актуальні проблеми розвитку економіки регіону. – 2024. – № 1(61). – С. 85–92.

120. Міжнародна логістика [Текст] : підручник / за ред. О.М. Сохацької. – Тернопіль : ЗУНУ, 2022. – 370 с.

121. Обсяги послуг страховиків життя та кредитування фінкомпаніями зростали – Огляд небанківського фінансового сектору за IV квартал. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bank.gov.ua/ua/news/all/obsyagi-poslug-strahovikiv-jittya-ta-kredituvannya-finkompaniyami-zrostali--oglyad-nebankivskogo-finansovogo-sektoru-za-iv-kvartal> (дата звернення: 10.04.2025).

122. План інтеграції страхового ринку України з ЄС. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www2.deloitte.com/ua/uk/pages/financial-services/articles/insurance-integration-ua-eu.html> (дата звернення: 11.05.2025).

123. Попова Н. В. Історія та сучасні тенденції розвитку страхування вантажів // Вісник КНЕУ. – 2022. – № 3. – С. 61–66.

124. Порівняльний аналіз вантажних полісів в Україні та ЄС. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.marsh.com/ua/insights/research/ukraine-cargo-insurance-comparison.html> (дата звернення: 03.04.2025).

125. Порівняльний аналіз страхового ринку України та Польщі. 2023.

126. Професійна освіта у сфері страхування: актуальні виклики. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://krpmg.ua/insurance-education-2024> (дата звернення: 11.05.2025).

127. Стратегія розвитку цифрових сервісів у страховій галузі. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://thedigital.gov.ua/insurance-strategy> (дата звернення: 03.05.2025).

128. Страхування аграрних вантажів: тренди 2023. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://agroportal.ua/ua/news/strahovanie-agrovantazhiv> (дата звернення: 10.05.2025).

129. Транспорт та логістика: сучасні виклики та перспективи розвитку // матеріали Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Одеса, 15–17 листопада 2021 р.) / за ред. С.В. Ільченка. – Одеса : ОНУ, 2021. – 254 с.

130. Формування та функціонування логістичних центрів в регіональних транспортно-логістичних системах України : монографія / за заг. ред. В.В. Ауліна, О.Л. Ляшука. – Тернопіль : ФОП Паляниця В.А., 2024. – 393 с.

ДОДАТКИ

Додаток А

Зразок полісу страхування вантажів (скорочена форма)

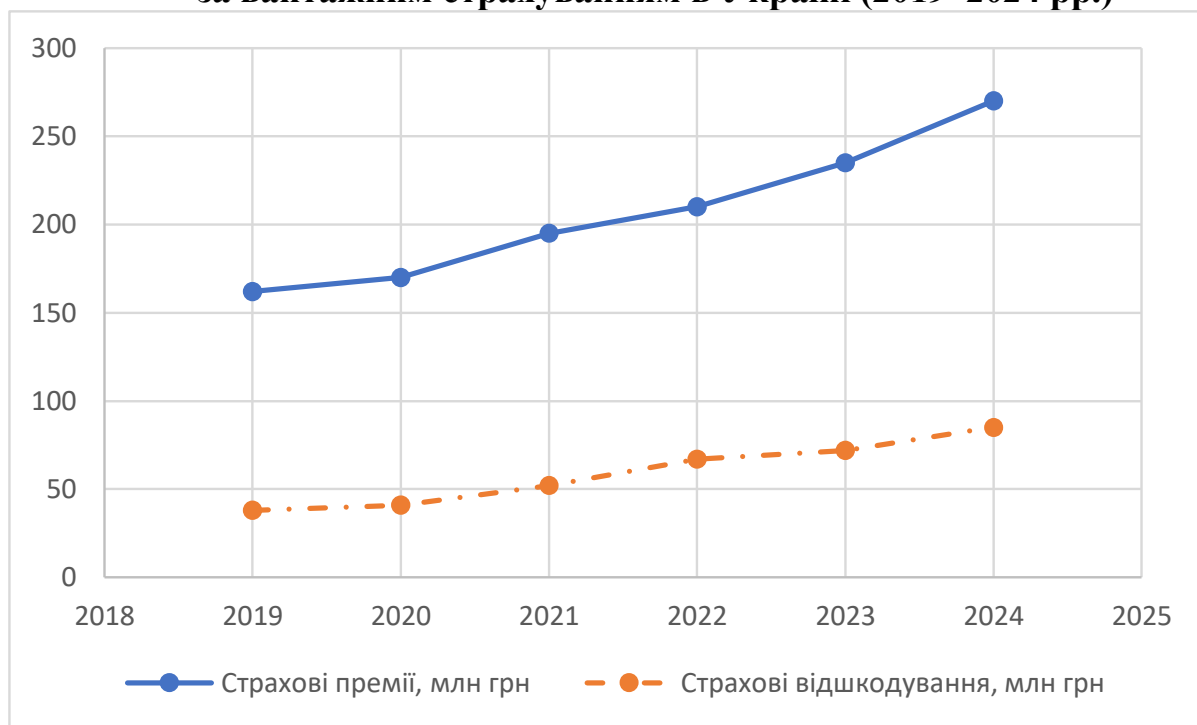
СТРАХОВИЙ ПОЛІС № _____
 Страховик: ПрАТ «Страхова компанія «Гарант»
 Страхувальник: ТОВ «Логістика Плюс»
 Об'єкт страхування: Вантаж – побутова техніка (код ТН ЗЕД 8516)
 Маршрут перевезення: м. Київ – м. Гамбург, Німеччина
 Транспорт: автомобільний
 Страхова сума: 1 000 000 грн
 Тарифна ставка: 0,25%
 Страхова премія: 2 500 грн
 Страхові ризики: пошкодження, втрата, розкрадання вантажу
 Термін дії полісу: з 01.06.2024 по 30.06.2024
 Особливі умови: франшиза 2%
 Підпис страховика _____ Підпис страхувальника _____

Додаток Б

SWOT-аналіз ринку страхування вантажів в Україні

Сильні сторони	Слабкі сторони
Активна адаптація до європейських стандартів	Обмежена кількість сучасних страхових продуктів
Зростання попиту з боку експортерів	Низький рівень фінансової грамотності серед МСБ
Наявність великих міжнародних страховиків	Недостатня прозорість ринку та довіра до страховиків
Державна підтримка експорту	Затримки у врегулюванні страхових випадків
Можливості	Загрози
Впровадження цифрових технологій	Вплив воєнних та політичних ризиків
Залучення міжнародних перестрахових компаній	Зростання конкуренції з боку іноземних компаній
Розвиток спеціалізованих програм для різних секторів	Валютні та макроекономічні коливання
Розширення державного страхування експорту	Зміни у міжнародному правовому полі

Додаток В
Динаміка страхових премій та відшкодувань
за вантажним страхуванням в Україні (2019–2024 рр.)



Додаток Г
Список найбільших страхових компаній України, що здійснюють
страхування вантажів (2024 р.)

№	Назва страхової компанії	Частка ринку, %*
1	ПрАТ «АСКА»	7,5
2	ПрАТ «Універсальна»	6,8
3	ПрАТ «ІНГО Україна»	6,2
4	ПрАТ «Провідна»	5,9
5	ПрАТ «ТАС»	5,5
6	ПрАТ «Арсенал Страхування»	5,1
7	ПрАТ «Княжа Вієнна Іншуранс Груп»	4,8
8	ПрАТ «ПЗУ Україна»	4,5
9	ПрАТ «Гарант»	4,2
10	ПрАТ «Українська пожежно-страхова компанія»	4,0

*Частки ринку є орієнтовними та базуються на загальних даних про страхові премії за 2024 рік.

Додаток Е

Приклад розрахунку страхової премії для вантажного страхування

Компанія експортує партію побутової техніки на суму 1 000 000 грн. Вантаж перевозиться автомобільним транспортом з Києва до Варшави. Страхування здійснюється за умовами Institute Cargo Clauses (A).

Вихідні дані:

- **Страхова сума:** 1 000 000 грн
- **Тарифна ставка:** 0,3%
- **Франшиза:** 2%
- **Додаткові витрати:** немає

Розрахунок:

- **Страхова премія:** $1\,000\,000 \text{ грн} \times 0,003 = 3\,000 \text{ грн}$
- **Франшиза:** $1\,000\,000 \text{ грн} \times 0,02 = 20\,000 \text{ грн}$