

Dariusz Pauch

Ubezpieczenia jako instrument zarządzania ryzykiem w działalności mikro i małych przedsiębiorstw z branży transportowej

Ekonomiczne Problemy Usług nr 102, 257-265

2013

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

DARIUSZ PAUCH

Uniwersytet Szczeciński

UBEZPIECZENIA JAKO INSTRUMENT ZARZĄDZANIA RYZYKIEM W DZIAŁALNOŚCI MIKRO I MAŁYCH PRZEDSIĘBIORSTW Z BRANŻY TRANSPORTOWEJ

Wprowadzenie

Od czasu, kiedy Henri Fayol¹ sformułował własne propozycje opisu działalności gospodarczej, wyróżniając w tym czynności ochronne oraz funkcje kierownicze, minął prawie cały wiek. W tym czasie nastąpiły istotne przeobrażenia w przedsiębiorstwach, będących beneficjentami usług ubezpieczeniowych i firmach ubezpieczeniowych, kreujących podaż tych usług².

Ochrona ubezpieczeniowa należy do kategorii pojęć używanych w różnych znaczeniach i kontekstach. W artykule dlatego szczególną uwagę poświęcono ubezpieczeniu jako jednej z form zarządzania ryzykiem w organizacji. Podjęto także próbę charakterystyki ryzyka z jakim wiąże się prowadzenie działalności gospodarczej oraz przedstawiono etapy zarządzania ryzykiem oraz podział na ubezpieczenia obowiązkowe i dobrowolne wykorzystywane w branży transportowej.

1. Ryzyko w działalności gospodarczej

Ryzyko i niepewność występuje tam, gdzie jest nieznaną przyszłość. Występuje ona prawie we wszystkim czego dokonują ludzie i powoduje powstanie potencjalnych korzyści lub straty, których nie da się dokładnie przewidzieć³. Każdej podejmowanej decyzji towarzyszy niższe lub wyższe ryzyko, które jest zawsze obec-

¹Już H. Fayol (przedstawiciel klasycznej teorii organizacji), podejmując próbę podziału działalności gospodarczej prowadzonej przez przedsiębiorstwa, wśród 6 głównych rodzajów czynności, wyróżnił tzw. czynności ochronne, związane z potrzebą strzeżenia pracowników i własności. Do owych czynności ochronnych zaliczył m.in. stosowanie ubezpieczeń. Stanowisko Fayola to prawdopodobnie pierwsze tak wyraziste odniesienie do potrzeby stosowania usług ubezpieczeniowych w działalności organizacji, jakie znajdziemy w obszarze nauk o zarządzaniu.

²P. Jedynek, *Podaż usług ubezpieczeniowych a ciągłość działalności małych i średnich przedsiębiorstw*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2009, nr 4, s. 43.

³K. Miciuła, *Zarządzanie ryzykiem w mikro przedsiębiorstwie*, w: *Uwarunkowania rynkowe rozwoju mikro i małych przedsiębiorstw*, red. A. Bielawska, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2009, s. 552.

ne⁴.

Podejmując próbę klasyfikacji ryzyka, należy wyjaśnić, że ze względu na jego złożoność nie sposób wprowadzić tylko jednego podziału porządkującego i uwzględniającego wszystkie jego aspekty typologiczne. Należy zauważyć, że przedstawiona klasyfikacja może odnosić się do działalności mikro, małych, średnich i dużych przedsiębiorstw.

Rodzaje ryzyka, na które narażone jest przedsiębiorstwo są następujące⁵:

1. Ryzyko spekulacyjne – związane z osiągnięciem zysku lub poniesieniem strat w przyszłości. Inwestycje w nowe i zbywalne papiery wartościowe charakteryzują się ryzykiem spekulacyjnym.
2. Ryzyko czyste – związane z poniesieniem straty. Podział ryzyka na powyższe rodzaje ma charakter symetryczny. Każde ryzyko ma charakter zarówno spekulacyjny, jak i czysty. Na przykład właściciel mieszkania musi się liczyć z tym, że wartość mieszkania na koniec roku wzrośnie lub spadnie.
3. Ryzyko popytowe – związane z popytem na produkty lub usługi firmy. Ponieważ sprzedaż jest najważniejsza we wszystkich działaniach gospodarczych, dlatego ryzyko popytowe jest jednym z najistotniejszych rodzajów ryzyka, na jakie jest narażona firma.
4. Ryzyko nakładów – związane z kosztami nakładu, łącznie z siłą roboczą i materiałami. Firma przez wzrost kosztu wykorzystywanego surowca nie będzie mogła wzrostu tych kosztów przenieść na odbiorców, podwyższając ceny swoich produktów.
5. Ryzyko finansowe – wynikające z transakcji finansowych.
6. Ryzyko majątkowe – związane ze zniszczeniem środków produkcji firmy.
7. Ryzyko związane z działalnością pracownika – związane z popełnionymi przez niego oszustwami lub nadużyciami.
8. Ryzyko środowiskowe – związane z zanieczyszczeniem środowiska. Wzrost świadomości społeczeństwa wraz z wysokimi kosztami likwidacji skutków zanieczyszczeń przyczynił się wzrostu znaczenia ryzyka środowiskowego.
9. Ryzyko związane z odpowiedzialnością za produkty, usługi i działania pracownika.
10. Ryzyko podlegające ubezpieczeniu to ryzyko, które może być objęte ubezpieczeniem.

Przeważająca większość ludzi widzi potrzebę zabezpieczenia się przed różnymi rodzajami ryzyka. Potrzeba ta występuje również w przypadku podmiotów gospodarczych, a wynika bezpośrednio z celu działania każdego podmiotu. Mówiąc ogólnie, podmiot gospodarczy staje przed koniecznością zarządzania ryzykiem⁶. Zarządzanie ryzykiem sugeruje systematyczne, metodyczne i całościowe podejście do radzenia sobie z nim⁷.

⁴ M. Stallinger, *Management von IT-Risiken*, „Wirtschaft und Management: Schriftenreihe zur wirtschaftswissenschaftlichen Forschung und Praxis” 2006, nr 4, s. 130.

⁵ E.F. Birgham, *Zarządzanie Finansami. Część II*, PWE, Warszawa 2000, s. 107.

⁶ K. Jajuga, *Zarządzanie ryzykiem*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007, s. 13.

⁷ B. Hadyniak, J. Monkiewicz, *Ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem przedsiębiorstwa, tom I – podstawy*, Wydawnictwo Poltext, Warszawa 2010, s. 31.

Etapy stosowane przez organizacje do zarządzania ryzykiem są następujące:

1. Określenie rodzaju ryzyka.
2. Zmierzenie decyzji, jak można zminimalizować każde istotne ryzyko.
3. Podjęcie decyzji, jak można zminimalizować każde istotne ryzyko:
 - przeniesienie ryzyka na firmę ubezpieczeniową,
 - przeniesienie przyczyny ryzyka na inny podmiot,
 - zmniejszenie prawdopodobieństwa zdarzenia o negatywnych skutkach,
 - zmniejszenie wielkości strat związanych ze zdarzeniami o negatywnych skutkach.

Ze względu na ograniczenia dotyczące objętości artykułu, skupiono się tylko na jednym etapie zarządzania ryzykiem w przedsiębiorstwie. Analizie poddano możliwość transferu ryzyka przez przedsiębiorstwo transportowe przez wykorzystanie instrumentu jakim jest ubezpieczenie. Ubezpieczenie polega na stworzeniu dla podmiotów narażonych na taką samą klasę ryzyka wspólnego funduszu, sfinansowanego przez wszystkie te podmioty z ich składek oraz finansowanie kompensaty szkód z tego funduszu. Takie urządzenia tworzone są przez zakład ubezpieczeń. Ponieważ ubezpieczyciel ponosi koszty działalności i zaangażowanego kapitału, a także powinien inwestować w dalszy rozwój, składki muszą pokrywać zarówno odszkodowania, jak i koszty działalności ubezpieczyciela oraz oczekiwaną nadwyżkę⁸.

2. Ubezpieczenia w działalności przedsiębiorstw

Wśród różnych instrumentów stosowanych w zarządzaniu ryzykiem, ważną rolę pełni ubezpieczenie, które od wieków jest wykorzystywane w procesie gospodarowania⁹.

Ubezpieczenie jest urządzeniem gospodarczym, które z jednej strony na podstawie umowy i dzięki opłacie składki pozwala zakładowi ubezpieczeń przyjąć na siebie, a ubezpieczającemu przekazać do zakładu, ryzyko negatywnych, ekonomicznych skutków określonego zdarzenia losowego; z drugiej – na podstawie metod oceny ryzyka pozwala selekcjonować i gromadzić ryzyka przez zakład ubezpieczeń i jednocześnie gromadzić składki, w sposób i w skali pozwalającej co najmniej pokryć przyrzeczone świadczenia z tytułu wypadków ubezpieczeniowych oraz koszty funkcjonowania zakładu¹⁰.

Ochrona ubezpieczeniowa powinna być istotną częścią programów zarządzania

⁸ B. Hadyniak, *Zarządzanie ryzykiem w przedsiębiorstwie*, w: *Ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem przedsiębiorstwa*, red. B. Hadyniak, J. Monkiewicz, Wydawnictwo Poltext, Warszawa 2010, s. 47–48.

⁹ A. Bera, *Możliwości asekuracji ryzyk przez ubezpieczenie w mikro- i małych przedsiębiorstwach*, w: *Ubezpieczenia*, red. S. Wieteska, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin 2006, s. 107.

¹⁰ *Podstawy ubezpieczeń, tom I – mechanizmy i funkcje*, red. J. Monkiewicz, Wydawnictwo Poltext, Warszawa 2000, s. 57.

ryzykiem w przedsiębiorstwach¹¹.

Ubezpieczenie jest szczególną metodą zarządzania ryzykiem, którą wykorzystują do sfinansowania skutków zaistnienia ryzyka nie tylko przedsiębiorstwa, ale też gospodarstwa domowe. Odrębne znaczenie ma w tym przypadku udział państwa, które przez odpowiednie regulacje może wpływać na zarządzanie ryzykiem, biorąc pod uwagę fakt, że ochronę ubezpieczeniową cechuje szczególnie solidaryzm związany z organizowaniem i obsługą wspólnot ryzyka. Najistotniejsze cechy metody ubezpieczenia to¹²:

- finansowanie składkowe,
- odpowiednia (aktuarialna) kalkulacja składek,
- ustalenie składki na podstawie oceny ryzyka (*underwriting*),
- finansowy wyraz straty,
- terminowość świadczenia.

Pomimo szerokiej oferty skierowanej przez zakłady ubezpieczeń do małych i średnich przedsiębiorstw duża liczba MŚP nie korzysta z jakiegokolwiek ochrony ubezpieczeniowej. Zaobserwować można różnice w korzystaniu z ubezpieczeń w zależności od formy prowadzonej działalności. Do branż najczęściej korzystających z ubezpieczeń zaliczyć można transport i pośrednictwo finansowe, co wynika głównie z obowiązku ubezpieczeń¹³.

Podział na grupy (rodzaje) produktów – ubezpieczenia dla działalności gospodarczej¹⁴:

- na życie, emerytalne i zdrowotne,
- komunikacyjne i transportowe,
- mienia i utraty zysku,
- finansowe,
- odpowiedzialności cywilnej,
- budowlano-montażowe,
- rolne,
- morskie,
- lotnicze.

Dzięki zastosowaniu ubezpieczeń majątkowych, w razie wystąpienia ryzyka, którego skutki spowodują utratę lub uszkodzenia aktywów, przedsiębiorstwo może otrzymać środki na ich odtworzenie. Istnieje wiele rodzajów ubezpieczeń mienia,

¹¹ A. Bera, *Kierunki rozwoju rynku usług ubezpieczeniowych dla sektora mikro i małych przedsiębiorstw*, w: *Strategie zarządzania mikro i małymi przedsiębiorstwami*, red. A. Bielewska, A. Szopa, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2010, s. 480.

¹² T. Szumlicz, *Spoleczna rola ubezpieczeń: podstawy polityki ubezpieczeniowej*, „Wiadomości Ubezpieczeniowe” 2009, nr 02/2009, s. 17.

¹³ D. Gajda, T. Jurkiewicz, *Uwarunkowania wykorzystania ubezpieczeń przez MŚP w 2009 roku – wyniki badań ankietowych*, w: *Studia ubezpieczeniowe. Zarządzanie ryzykiem i finansami*, red. J. Lisowski, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań 2011, s. 71–72.

¹⁴ I. Kwiecień, *Ubezpieczenia w zarządzaniu ryzykiem działalności gospodarczej*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2010, s. 177.

które dotyczą ochrony określonych składników majątku przedsiębiorstwa bądź ochrony przed określonym rodzajem zagrożenia.

3. Ubezpieczenia obowiązkowe przedsiębiorstw transportowych

Dokonując analizy ubezpieczeń dla przedsiębiorstw transportowych należy zwrócić uwagę, że oferta i wymóg posiadania danego rodzaju ochrony dotyczy mikro, małych, średnich i dużych przedsiębiorstw.

Ubezpieczenia obowiązkowe w Polsce, to podobnie jak w innych krajach, przede wszystkim ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Obejmowanie obowiązkiem ubezpieczenia mienia jest sporne w doktrynie, jednak w praktyce przeważają względy społeczno-ekonomiczne (jak w przypadku ubezpieczenia budynków rolniczych czy upraw, a także planów dotyczących obowiązku ubezpieczenia nieruchomości od ryzyka katastrof naturalnych). W Polsce ubezpieczenia obowiązkowe regulowane są przepisami Ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym oraz Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych¹⁵.

W Polsce lista ubezpieczeń obowiązkowych jest stosunkowo długa i praktyka legislacyjna wskazuje na to, że będzie się jeszcze wydłużała, zwłaszcza w odniesieniu do ryzyka zawodowej odpowiedzialności cywilnej. W aktualnym stanie prawnym, przy projektowaniu programu ubezpieczeń należy wziąć pod uwagę obowiązek ubezpieczenia ryzyka dotyczącego wymienionych poniżej obszarów¹⁶:

- posiadacz pojazdu mechanicznego – ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w ruchu krajowym i zagranicznym,
- przewoźnik lotniczy wykonujący międzynarodowe loty handlowe – ubezpieczenie odpowiedzialności w stosunku do pasażerów, ładunków i osób trzecich,
- obcy cywilny statek powietrzny, jeśli chce stale przebywać w Polsce – ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej,
- właściciel statków przewożących ponad dwa tysiące ton oleju luzem – ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej.

4. Ubezpieczenia dobrowolne przedsiębiorstw transportowych

Specyficzne znaczenie, charakter i formuły współczesnych ubezpieczeń transportowych wynikają przede wszystkim z ich szczególnie długiej i bogatej tradycji oraz międzynarodowego charakteru, co skutkuje koniecznością jednoznacznego rozumienia i honorowania tej samej umowy ubezpieczenia w różnych krajach, o odmiennych językach, kulturze, systemach prawnych, sposobach pojmowania

¹⁵ Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (DzU 2003, nr 124, poz. 1152).

¹⁶ Wymienione obszary ubezpieczeń obowiązkowych ograniczono do działalności związanej z przedsiębiorstwami transportowymi.

i prowadzenia biznesu. Nie bez znaczenia jest też szeroki zakres przedmiotowy tych ubezpieczeń oraz odpowiadającego im ryzyka¹⁷.

Przedsiębiorstwa transportowe ze względu na szczególny charakter swojej działalności korzystają przede wszystkim z ubezpieczeń: komunikacyjnych i transportowych, morskich oraz lotniczych¹⁸.

Zakres przedmiotowy ubezpieczeń transportowych wyznaczają nie tylko określone towary i środki transportu, ale również wszelkie rodzaje ryzyka związanego z przemieszczaniem różnych obiektów.

Tabela 1

Ubezpieczenia komunikacyjne i transportowe

Ubezpieczenia komunikacyjne i transportowe	Zakres ochrony
OC przewoźnika	Uszkodzenie lub zniszczenie towaru, szkoda poniesiona przez właściciela na skutek np. opóźnienia dostawy czy zagubienia dokumentów
OC spedytora	Odpowiedzialność cywilna spedytora z tytułu umów spedycji, szkody mogą polegać m.in. na utracie, ubytku lub uszkodzeniu przesyłki
Ubezpieczenie cargo	Można nim objąć towar zarówno w transporcie drogowym, kolejowym, lotniczym, jak i śródlądowym, pozwala uniknąć konsekwencji utraty, ubytku lub uszkodzenia towaru
Ubezpieczenia casco	Ochrona ubezpieczeniowa w zakresie ryzyka związanego z posiadaniem i eksploatacją pojazdów
Ubezpieczenia assistance	Ochrona w czasie podróży w zakresie pomocy technicznej i medycznej

Źródło: opracowanie własne.

Celem ubezpieczeń morskich jest pokrywanie szkód powstających w wyniku różnorodnych niebezpieczeństw związanych z żeglugą i handlem morskim. Ubezpieczenie morskie polega na rozłożeniu ryzyka, a następnie skutków wystąpienia zdarzeń na dużą liczbę ubezpieczanych podmiotów (armatorów lub czarterujących). Istotną cechą ubezpieczeń morskich jest ich międzynarodowy charakter i silne wzajemne powiązanie poszczególnych rynków ubezpieczeniowych, wśród których dominującą rolę przypisać należy rynkom anglosaskim (W. Brytania, USA). Związana jest z tym powszechna akceptacja anglosaskiego systemu prawnego i organizacyjnego, w tym wzorcowych polis i standardowych warunków ubezpieczeniowych. Naturalnie sprzyja to jednolitości światowej praktyki ubezpieczeniowej¹⁹.

¹⁷J. Monkiewicz: *Podstawy ubezpieczeń...*, s. 387.

¹⁸*Ibidem*, s. 390.

¹⁹J. Łopuski, *Prawo morskie t. II. Część trzecia: Prawo żeglugi morskiej*, Wydawnictwo Branta, Bydgoszcz 2000, s. 56–58.

Tabela 2

Ubezpieczenia morskie

Ubezpieczenia morskie	Zakres ochrony
CASCO jednostek pływających	Uszkodzenie lub zniszczenie jednostek pływających na skutek działania siły wyższej, ognia, kradzieży, wojny, strajku, piractwa, kolizji, wypadku przeładunkowego, wybuchu kotłów, urwaniu wału lub błędu załogi statku
OC armatorów jednostek pływających	Szkody wyrządzone osobom trzecim przez jednostki pływające armatora
Ubezpieczenie budowy jednostek pływających	Ubezpieczenie dla stoczni i inwestorów finansujących budowę jednostek pływających, zapewnia ochronę przed: powstaniem straty całkowitej lub częściowej budowanej jednostki oraz powstaniem szkody na skutek nieudanego wodowania lub kolizji z innym obiektem
Ubezpieczenie OC stoczni z tytułu remontu jednostek	Szkody w ładunku znajdującym się na remontowanym statku, szkody w maszynach i urządzeniach zamontowanych na remontowanym statku, szkody i straty powstałe w następstwie uszkodzenia ciała lub śmierci pracowników zatrudnionych w czasie prac remontowych
Ubezpieczenie platform wiertniczych	M.in. strata całkowita i szkody częściowe platformy i sprzętu wiertniczego powstałe w czasie eksploatacji, postój w porcie lub stoczni, koszty związane z przywróceniem szybu pod kontrolą po niekontrolowanym wybuchu w szybie
Ubezpieczenie rzeczy osobistych załóg statków morskich i innych jednostek pływających	Ochrona przed roszczeniami związanymi ze zniszczeniem rzeczy osobistych załogi, niezbędnych do wykonywania zawodu marynarza
Ubezpieczenie aparatury i sprzętu eksploatowanego na morzu lub w porcie	Ubezpieczenie aparatury i sprzętu w czasie transportu lądowego i morskiego, podczas załadunku oraz w czasie pracy na statku, w wodzie i podczas prób eksploatacyjnych
Ubezpieczenie rybackie	Ubezpieczenie casco kutrów i łodzi rybackich, OC armatora, NNW a także utrata wynagrodzenia przez ubezpieczonego/ armatora w związku z wyłączeniem jednostki pływającej z eksploatacji
Ubezpieczenia żeglugi śródlądowej	Ubezpieczenie CASCO jednostek pływających, Odpowiedzialności Cywilnej armatora, a także rzeczy osobistych członków załóg
Ubezpieczenie jachtów	Ubezpieczenie CASCO jachtów, ubezpieczenie OC armatora

Źródło: opracowanie własne.

W ramach ubezpieczeń lotniczych można m.in. wymienić: aerocasco, OC użytkownika statku powietrznego, OC przewoźnika, OC przewoźnika z tytułu przewożonego ładunku, NW członków załogi, ubezpieczenie rzeczy osobistych członków załogi.

Tabela 3

Ubezpieczenia lotnicze

Ubezpieczenia lotnicze	Zakres ochrony
Ubezpieczenie aerocasco	Szkody wskutek wypadku podczas startu, kołowania, lotu, lądowania, postoju oraz powstałe w trakcie przeglądu czy naprawy
OC użytkownika	Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej użytkownika statku powietrznego wobec osób trzecich, innych niż pasażerowie
OC przewoźnika	Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika wobec pasażerów oraz ich bagażu i rzeczy osobistych
Ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika z tytułu przewozu ładunków	Uszkodzenie lub zniszczenie towaru, szkoda poniesiona przez właściciela na skutek np. opóźnienia dostawy, czy zagubienia dokumentów
NW członków załogi	Ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków członków załogi
Ubezpieczenie rzeczy osobistych członków załogi	Uszkodzenie lub zniszczenie rzeczy osobistych członków załogi statku powietrznego

Źródło: opracowanie własne.

Poza trzema podstawowymi, do ryzyka i ubezpieczeń transportowych zaliczamy także²⁰:

- finansowe (m.in. należności celno-podatkowe, kredyty kupieckie, *business interruption*),
- chorobowe,
- następstw nieszczęśliwych wypadków,
- kosztów leczenia za granicą,
- polityczne,
- inne komplementarne, wynikające ze specyfiki określonych towarów, regionu, sposobu i okoliczności ich przemieszczania i/lub specyfiki danego środka transportu (ryzyko awarii wspólnej, awarii małej, zamieszki i niepokoje społeczne, strajki, sabotaż, wandalizm itp.).

Podsumowanie

Motywy poddania się przez przedsiębiorstwa ochronie ubezpieczeniowej nie powinny wynikać tylko i wyłącznie z przymusu prawnego, ale powinny być przejawem przezroczności ubezpieczeniowej, świadomości istnienia ryzyka, dbałości o zasoby przedsiębiorstwa oraz wykorzystywania zasad racjonalnego gospodarowania na podstawie rachunku ekonomicznego. Ubezpieczenia należą do usług wspierających i doradczych, które powinny być elementem każdego systemu zarządzania ryzykiem w przedsiębiorstwie.

²⁰Podstawy ubezpieczeń, tom I – produkty, red. J. Monkiewicz, Wydawnictwo Poltext, Warszawa 2001, s. 393.

Zakłady ubezpieczeń oferują obecnie zarówno mikro i małym, jak i średnim i dużym przedsiębiorstwom wiele usług ubezpieczeniowych, które odpowiadają takim kategoriom ponoszonego przez nie ryzyka, jak: majątkowe, techniczne, odpowiedzialności cywilnej, finansowe, zarządzania kryzysowego, osobowe, komunikacyjne oraz inne. Co ważne, oferta ubezpieczeń dla przedsiębiorstw jest na tyle wyczerpująca, że mogą one kształtować ochronę ubezpieczeniową na podstawie usługi jednego zakładu ubezpieczeń.

INSURANCES AS AN INSTRUMENT OF RISK MANAGEMENT IN MICRO AND SMALL SIZED ENTERPRISES FROM THE TRANSPORT INDUSTRY

Summary

The article attempts to identify the insurance as a risk management instrument to the transport company. The first part describes the concept and the importance of risk in the business. Author defines the concept and role of insurance as a risk management instrument. Then pointed to the compulsory and voluntary insurance in the transport sector. For compulsory insurance includes liability insurance. For voluntary insurance includes: car and transport insurance, marine insurance and aviation insurance.

Translated by Dariusz Pauch