

TALLINNA TEHNIKAÜLIKOOL

Majandusteaduskond

Ärikorralduse instituut

Aet Tänav

**EESTI MAANTEEVEDAJATE KINDLUSTUSVAJADUSED JA
TÄNANE KINDLUSTUSPRAKTIKA – VEDAJATE JA
KINDLUSTUSFIRMADE VAATENURGAD**

Bakalaureusetöö

Õppekava EALB02/14, peeriala logistika

Juhendaja: Jüri Laving, emeriitprofessor

Tallinn 2019

Deklareerin, et olen koostanud töö iseseisvalt ja olen viidanud kõikidele töö koostamisel kasutatud teiste autorite töödele, olulistele seisukohtadele ja andmetele, ning ei ole esitanud sama tööd varasemalt ainepunktide saamiseks. Töö pikkuseks on 7213 sõna sissejuhatusest kuni kokkuvõtte lõpuni.

Aet Tänav

(allkiri, kuupäev)

Üliõpilase kood: 163929EALB

Üliõpilase e-posti aadress: aet.tnv@gmail.com

Juhendaja: Jüri Laving, emeriitprofessor:

Töö vastab kehtivatele nõuetele

.....

(allkiri, kuupäev)

Kaitsmiskomisjoni esimees:

Lubatud kaitsmisele

.....

(nimi, allkiri, kuupäev)

SISUKORD

LÜHIKOKKUVÕTE	4
SISSEJUHATUS	5
1. TEOREETILINE OSA	7
1.1. Transpordialaste kindlustustoodete kirjeldus.....	7
1.2. Riskid ja nende maandamise võimalused	11
2. METOODIKA	14
2.1. Uurimismeetodi kirjeldus ja valikupõhjendus	14
2.2. Intervjuud maanteevedajatega – ülesehitus ja valim	15
2.3. Intervjuud kindlustusteenuse pakkujatega – ülesehitus ja valim	15
3. EMPIIRILINE OSA	17
3.1. Tähelepanekud intervjuudest transpordifirmadega.....	17
3.1.1. Seosed ettevõtete tegevuse faktorite ja kindlustustoodete valiku vahel	19
3.1.2. Riskide maandatus Eesti transpordifirmades.....	22
3.2. Tähelepanekud intervjuudest kindlustusfirmadega	23
3.2.1. Kindlustusfirmade vaatenurgad turustamisest ja hinnakujundus	25
3.2.2. Eesti transpordi kindlustusmaastik ja trendid	26
3.3. Järeldused ja soovitusel.....	28
KOKKUVÕTE	31
SUMMARY	34
KASUTATUD ALLIKATE LOETELU	37
LISAD	39
Lisa 1. Veoautodega toimunud liikluskindlustusjuhtumid 2007-2016.....	39
Lisa 2. Transpordiettevõtete läbiviidud intervjuu küsimused.....	40
Lisa 3. Kindlustusfirmadega läbiviidud intervjuu küsimused	41
Lisa 4. Veofirmadega läbiviidud intervjuu vastused	43

LÜHIKOKKUVÕTE

Antud töö eesmärk on pakkuda transpordifirmadele põhjendatud kindlustusalaseid soovitusi, uurides vedude iseloomu ja kindlustustoodete valiku vahelisi seoseid ning erinevate riskide maandamist läbi kindlustustoodete. Uurimisprobleem on Eestis tegutsevate transpordiettevõtete ebapiisavad teadmised kindlustustoodete vajalikkusest, mistõttu on nende igapäevase tegevusega seotud riskid puudulikult maandatud. Töös kasutatakse uurimismeetodina intervjuud, küsitletakse Eesti maanteevedajaid ja kindlustusfirmasid. Seeläbi kirjeldatakse transpordialast kindlustusmaastikku ja riskide maandatust transpordifirmades.

Hinnatundlikkuse tõttu kindlustavad maanteevedajad vaid hädavajaliku. Veofirmade teadmised kindlustustoodetest ja -firmadest on ebapiisavad. Intervjueeritud transpordifirmad maandavad hästi sõidukite, kaupade ja autojuhtide hooletu käitumisega seotud riske. Kõige halvemini kaitstakse ennast välismaal olevate töötajate võimalike ravikulude eest. Vähe kasutatakse kindlustustooteid, mis pole otseselt suunatud ainult transpordifirmadele. Kõik veofirmad ostavad kindlustustooteid läbi kindlustusmaaklerfirmade. Ettevõtted ei kaardista oma riske piisavalt.

Autori arvates saaks turuolukorda paremaks muuta, kui kindlustusfirmad turustaksid ennast paremini. Kindlustusfirmad või -maaklerfirmad võiksid kaardistada veofirmade riske ja sellele tuginedes teha kindlustusalase pakkumuse. Autojuhtide täiendav koolitamine aitab ära hoida eri riskide täide minemist. Veofirmad võiksid määrata kindlale töötajale ülesandeks kindlustusalaste teemadega tegelemise ning kaalutletud otsuste vastu võtmise. Transpordifirmade tegevusega seotud riskid on vajalik maandada, et kaitsta ettevõtet väljaminekute eest potentsiaalsete kahjude korral.

Võtmesõnad: kindlustus, riskide maandamine, maanteetransport, kindlustusfirma

SISSEJUHATUS

Antud bakalaureusetöö on kirjutatud eesmärgiga pakkuda transpordifirmadele põhjendatud kindlustusalaseid soovitusi, uurides vedude iseloomu ja kindlustustoodete valiku vahelisi seoseid ning erinevate riskide maandamist läbi kindlustustoodete.

Kindlustusalased teadmised ei ole üldlevinud, vaid pigem on ettevõtted selle teemaga kursis pealiskaudselt. Kuna kindlustus pole transpordifirmade jaoks põhiprotsess, mis looks kliendile otsest väärtust, siis alahinnatakse tihtilugu selle tähtsust. Teadmatuse tõttu ei nähta kindlustuse rolli riskide maandamisel ning tekib arusaam, et kindlustusfirmad tahavad oma tooteid ainult omakasupüüdlikult peale sundida. Kui mõni igapäevase tegevusega seotud riskidest on maandamata, siis võib see mingil hetkel realiseeruda ning see omakorda toob firmale suure rahalise kohustise ja võib lõppeda ka ettevõtte tegevuse lõpetamisega.

Tänu kindlustamisele on võimalik transpordisektoris ära hoida suuri rahalisi väljaminekuid kahjude korral ning see võib päästa mõne ettevõtte majanduslikest raskustest. Samuti muudab kindlustatus transpordifirma klientide silmis professionaalsemaks, stabiilsemaks ja usaldusväärsemaks. Seega võimaldab kindlustus ka kliente võita.

Uurimisprobleemiks on Eestis tegutsevate transpordiettevõtete puudulikud teadmised kindlustustoodete vajalikkusest, mistõttu on nende igapäevase tegevusega seotud riskid puudulikult maandatud. Selleks, et eelpool mainitud uurimisprobleemi käsitleda, on autor püstitanud järgmised uurimisküsimused:

- 1) Milliseid seoseid leiab vedude iseloomu ja kindlustustoodete valiku vahel?
- 2) Millised riskid on Eesti transpordifirmades halvasti maandatud või üldse maandamata?
- 3) Milline on Eesti transpordialane kindlustusmaastik ning kuidas saaks olukorda vajadusel paremaks muuta?

Uurimismeetodiks ja andmete kogumise allikaks on intervjuud Eestis tegutsevate maanteetranspordifirmadega ning kindlustusseltsidega.

Käesoleva bakalaureusetöö teema on aktuaalne, kuna vedusid sooritatakse iga päev ning kui riskid on maandamata, siis on alati olemas võimalus, et need lähevad täide. See omakorda võib transpordiettevõttele tuua suuri lisakulutusi, mida oleks saanud läbi kindlustuse ära hoida. Samuti on lisandunud uusi riske, kuna kaubavedu hõlmab rohkem riike kui varem ning seetõttu on täiendav oht näiteks varguste või välismaal tekkivate arstiabikulude näol.

Töö esimene peatükk annab ülevaate uurimisvaldkonna teoreetilisest taustast. Kõigepealt tutvustab autor maanteetranspordifirmadele pakutavaid kindlustustooteid ning järgnevalt on kirjeldatud erinevaid riske ning võimalusi, kuidas neid maandada. Samuti räägitakse nüanssides, mida arvesse võtta kindlustusotsuse tegemisel.

Teises peatükis räägitakse töö metoodikast. Kõigepealt kirjeldatakse uurimismeetodit ning põhjendatakse selle valikut. Seejärel seletab autor, mille põhjal koostati intervjuude jaoks valim ning kuidas need läbi viidi.

Kolmas peatükk kajastab intervjuudest saadud tulemusi ning tähelepanekuid. Esmalt keskendutakse transpordifirmadelt saadud vastustele ning leitakse seoseid maanteetranspordiga tegelevate ettevõtete ja kindlustustoodete valiku vahel. Seejärel annab töö autor hinnangu riskide maandamise ulatuse kohta transpordifirmades. Peale seda räägitakse transpordifirmade kindlustuspraktikast ja turustamise võimalustest kindlustusfirmade vaatenurgast. Lõpuks pakub töö autor kogutud informatsiooni põhjal soovitusi, et turuolukorda paremaks muuta.

1. TEOREETILINE OSA

Kindlustuse põhimõte riskide maandamisel on riskide jagamine tasu eest. Kindlustusvõtja jagab oma riske kindlustusseltsiga, kes tegeleb suurema hulga samalaadsete riskide haldamisega. Enne kindlustustoote ostmist soovitatakse teha põhjalikku eeltööd, et mõista riskide osatähtsust ning kindlustatuse vajalikkust. (Liigand 2005, 139) Võlaõigusseaduse kohaselt väljendab kindlustusleping järgmist: „Kindlustuslepinguga kohustub üks isik (kindlustusandja) kindlustusjuhtumi toimumisel hüvitama kindlustusjuhtumi tõttu tekkinud kahju või maksuma kokkulepitud rahasumma ühekordselt või osadena või täitma lepingu muul kokkulepitud viisil (kindlustusandja täitmise kohustus). Teine isik (kindlustusvõtja) kohustub tasuma kindlustusandjale kindlustusmakseid.“ (VÕS § 422 (1))

1.1. Transpordialaste kindlustustoodete kirjeldus

Veosekindlustuse põhimõte seisneb selles, et ära hoida olukord, kus kauba omanik peab kahju korvama, kuna vedajal puudub kohustus kahju hüvitada või vastutus on piiratud. Sellest kindlustustootest huvitatud osapooli on kolm: kauba omanikud, ekspedeerijad ja kauba käsitlejad (sh vedajad ja laotöötajad). Veose transportimiseks on vaja veosekindlustust ning ladustamise jaoks varakindlustust. Veosekindlustuses on kindlustusobjektiks transporditav kaup. Antud kindlustustootega pole kaitstud seisev kaup, välja arvatud piiratud ulatuses kindlustatud vaheladustamised ja ka veoelne või -järgne ladustamine. (Vissak 2014)

Kindlustussumma määramisel arvestatakse veose väärtust lähtekohas. Aluseks võetakse kauba ostuhind ning vajadusel arvestatakse juurde muud veoga seotud kulud ning oodatav kasum. Kaetud on kõik transpordil juhtunud ootamatud ja ettenägematud kahjud, mis on seotud kauba füüsilise kadumisega või kahjustumisega. Muud ettevõttele tekkivad kulud pole kaitstud, näiteks turuosa kaotus või leppetrahvid. (*Ibid.*)

Maanteetranspordi puhul kasutatakse kahju hüvitamisel piirmäära 8,33 SDR kauba brutokaalu kilogrammi kohta (*Ibid.*). Lühend SDR tähistab riikidevahelistes arveldustes kasutatavat

Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikut, mille väärtus põhineb viiest põhivaluutat (USA dollar, euro, Jaapani jeen, Suurbritannia naelsterling ja Hiina jüaan) koosneval korvil. Selle eesmärgiks on väliskaubanduse arengu soodustamine, tagades sõltumatuse USA dollarite ja kulla tootmise mahust. (SDR, Eesti Pank) Kui kauba rahaline väärtus brutokaalu järgi on üpris suur ja puudub veosekindlustus, siis võib kauba omanik jääda kauba kadumisel või kahjustumisel ilma suurest osast kauba väärtusest (Vissak 2014). Järelikult on veosekindlustus otstarbekas eriti suure väärtusega kaupade puhul, mille puhul brutokaal ei kajasta kauba väärtust.

Veose kindlustamisel võetakse arvesse järgmisi omadusi (Vissak 2014):

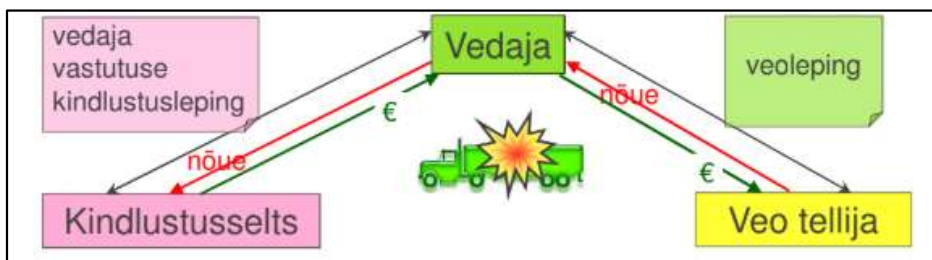
- Ohud, millele veos on kõige rohkem avatud.
- Regioonid, millega vedu seotud on.
- Transpordiliigi valik ja pakendamise viis.
- Kindlustuskaitse ulatus.
- Kindlustatavate veoste maht, rahaline käive, omavastutuse suurus.
- Kindlustussaja kahjustatistika ja nõudeõigused.
- Kahjuennetusmeetmete rakendamine, aastaaeg, seadused.

Juhataja firmas ACE Logistics AS on öelnud, et tavaliselt hakkavad kliendid kindlustuse vastu suuremat huvi tundma siis, kui midagi on nende kaubaga juhtunud ning vedaja vastutus ei kata tegelikke kahjust tulenevaid kulusid. Firma soovitab oma klientidel veosekindlustust nendele kaupadele ja neil marsruutidel, kus on varasemalt probleeme märgatud. Samuti soovitatakse kindlustada sellised kaubad, kus vedaja vastutuse määr on väiksem kui kauba tegelik väärtus. Kui saadetised liiguvad läbi mitme vaheterminali ning transpordi osapooli on palju, siis on ka mõistlik kaup kindlustada, kuna kahjujuhtumi puhul on süüdlas raske kindlaks teha. (Sarapik 2004)

Autovedaja vastutuskindlustuse eesmärk on kindlustada vedaja veolepingust tulenevat vastutust kliendi ees. Vastutus on rahvusvaheliste vedude puhul paika pandud CMR konventsiooni poolt, riigisisestel vedudel on aluseks võlaõigusseadus. Antud kindlustusega on vedaja kaitstud järgnevate riskide eest: veose hävimine, kahjustumine või kadumine; veoraha maksmata jätmine; veose hilinemine; veolepingu täitmata jätmisest tulenevad nõuded. (Autovedaja vastutuskindlustus, Compensa) Vedaja vastutuskindlustus ei hõlma oma kauba vedu (Kellele ... , Compensa). Lisakaitsetest on võimalik transpordiettevõttel ennast kaitsta veel näiteks konteinerite

ja haagiste osas vastutuse eest, samuti kahju tekitamise eest raske hooletuse tõttu (Autovedaja vastutuskindlustus, Compensa).

Järgnev joonis kujutab vedaja vastutuskindlustuse lepingu olemasolul kahjunõude esitamist ning hüvitamist.



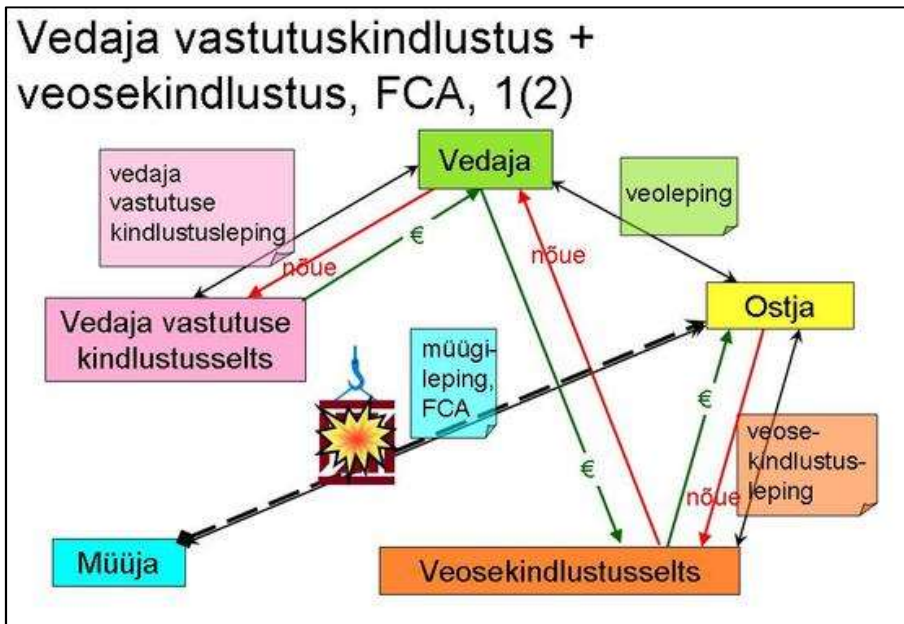
Joonis 1. Autovedaja vastutuskindlustus

Allikas: ERGO Insurance SE koolitusmaterjal

Teatud tingimustel ei ole kindlustusfirma kohustatud kahju hüvitama, näiteks juhul kui kahju tekkimise põhjus on seotud veose pakendi või transpordivahendi mittevastavusega, sõjategevuse või streigiga, kauba saaja keeldumisega kaupa vastu võtta või vääramatu jõuga (Transpordiettevõtte vastutuskindlustuse ... , PZU). Veofirma vastutuse limiit on kilogrammipõhine, mitte kauba väärtuse põhine. Selle vastutuse saab kindlustada autovedaja vastutuskindlustusega ehk CMR-kindlustusega. (Paas 2008)

Kui autovedajale esitatakse kahjunõue, siis ta edastab selle kindlustusseltsile, kus on sõlmitud autovedaja vastutuskindlustuse leping. Kui on tegu kindlustusjuhtumiga, siis kindlustusfirma hüvitab kahju. Juhul kui selgub, et vedaja rikkus kindlustuslepingut, siis on kindlustusseltsil õigus keelduda kahju hüvitamisest. Kui tuleb välja, et vedaja ei vastuta antud kahjujuhtumi eest, siis lükkab kindlustusselts kahjunõude tagasi ning kaitseb ka vedajat alusetu nõude eest. (ERGO Insurance SE koolitusmaterjal)

Järgneval joonisel on kujutatud, kuidas käituvad osapooled kahjujuhtumi korral, kui on olemas vedaja vastutuskindlustus ja veosekindlustus.



Joonis 2. Vedaja vastutuskindlustus ja veosekindlustus

Allikas: Draakon OÜ

Sõiduki- ehk kaskokindlustus korvab sõidukile tekitatud kahju süüdi olevale osapoollele või tundmatu isiku poolt tehtud kahju. Kaitse alla kuuluvad järgnevad riskid: tulekahju, vargus, loodusõnnetus, rööv, ootamatu ja äkiline sõidukiväline sündmus, liiklusõnnetus ja kolmanda isiku poolt tekitatud kahju. Samuti on võimalik valida juurde lisakaitseid: klaasi-, asendusauto-, pagasi- ja autoreisija õnnetusjuhtumikindlustus. (Kaskokindlustus, Seesam)

Kindlustatud esemeks on kaskokindlustuse puhul buss, mootorratas, haagis või veoauto. Üldjuhul on koos sõidukiga kindlustatud ka tõste-, külmutus-, soojendusseadmed ja muud eriseadmed. Eestis tegutseva Poola kindlustusfirma PZU pakutud kaskokindlustuse näitel kuulub hüvitamisele ka laadimisel tekkinud kahju veokile või haagisele, välja arvatud veose või reisijate transportimisest tekkinud kahju ja tsistern- või paaksõidukile veose või koorma laadimisel ilmnenu kahju. Kindlustuslepingut sõlmides määratakse kindlustusterritoorium ehk riigid, kus leping kehtib. (Kaskokindlustuse tingimused ... , PZU)

Ettevõtte tegevuse vastutuskindlustuse mõte on hüvitada kolmandale osapoollele tekitatud isiku- või asjakahju, mille on põhjendanud ettevõtte tegevus. Samuti on kaetud võimalikud õigusabikulud. (Vastutuskindlustus, Seesam) Kaitstud on ka riskid, mis tulenevad tootest või hoone ja territooriumi valdamisest ning tööandja vastutuskindlustus katab ka tööõnnetustega seotud kahju. (Vastutuskindlustus, Gjensidige)

Meditsiiniabikindlustus korvab töötajatega seotud ravikulud ja hädavajalikud transpordikulud välismaalt kodumaale toomiseks. See on vajalik ettevõtetele, kus töötajad viibivad tihti välisriigis. (Ettevõtte ... , Kindlustusest) Transpordifirmadele on selle kindlustusega kaetud näiteks autojuhtide ootamatu haigestumisega seotud kulud. Meditsiiniabikindlustuse puudumine võib transpordiettevõtetele tuua suuri kulutusi autojuhi suma või raskete tervisehäädade korral.

Ettevõtte varakindlustuse puhul hüvitatakse kindlustatud eseme kadumine, hävimine või kahjustumine. Kindlustada on võimalik kinnisvara või vallasvara. See on seotud konkreetse kindlustuskohaga. Kinnisvara alla kuuluvad hooned, rajatised ja erinevad tehnosüsteemid. Vallasvarana on kindlustatud kaup, mis on kindlustusvõtja omandis või tema poolt rendile-, üürile- või liisingusse võetud vara ning ka tema valduses olev tarnijatele kuuluv kaup. Riskid, mille vastu kindlustatakse, on näiteks tulekahju, plahvatus, vargus või rööv, leke, üleujutus ja ilmast tulenev kahju. Samuti hüvitab kindlustusselts poliisil kokkulepitud ulatuses kindlustusjuhtumi vahetel tagajärjel majandustegevuse jätkamiseks tekkinud lisakulud kindlustusvõtjale. (Ettevõtte varakindlustuse tingimused, Seesam)

Kindlustuslepingu sõlmimisel peab kindlustusest huvitatud osapool valima esemed, mida ta soovib kindlustada, ning kindlustuskaitse ulatuse. Väiksemaks kaitseks loetakse tulekindlustust. Vallasvara puhul soovitatakse see kindlustada taastamisväärtuses juhul, kui selle kulum on väiksem kui 50%. Taastamisväärtus on summa, mida on vaja, et samaväärne vara hankida kindlustuskohale. (Ettevõtte varakindlustus, Seesam) Transporditeenuse pakkumisega tegelevad ettevõtted võivad selle kindlustustootega maandada riskid, mis on seotud nende terminalide, ladude või kontoriruumidega.

1.2. Riskid ja nende maandamise võimalused

Riski all mõeldakse ebaõnnestumise, kaotsimineku või kahjustamise ohtu ning see on alati seotud konkreetse sündmusega. See on negatiivse sündmuse toimumise tõenäosus ning selle mõju. Negatiivse sündmuse võib esile kutsuda inimlik eksimus, valed meetodid, ebaõnnestunud tehnoloogia või loodusjõud. (Šimák 2007)

Liikluskindlustusjuhtumite statistika kohaselt põhjustavad veoautod keskmiselt kaks korda sagedamini liikluskindlustusjuhtumeid kui sõiduautod või väikeveokid. Aastatel 2007 – 2016 oli veoautode poolt põhjustatud keskmine kahju 80% suurem kõigi liikluskindlustusjuhtumite keskmisest kahjust. Eelnevalt mainitud aastavahemikus osales veoauto keskmiselt 3099 liikluskindlustusjuhtumis, millest 1926 toimus Eesti territooriumil ja 1173 välisriigis. Samuti on rohkem selliseid juhtumeid, kus veoauto on kahju põhjustaja (vt Lisa 1). (Veoautodega toimunud ... , Eesti Liikluskindlustuse Fond)

Veonduses võib riskide iseloom olla väga varieeruv. Palju on väliseid ohuallikaid ning seetõttu on need transpordiettevõtte tegevusest tihti sõltumatud. Maanteetransport on teistest transpordiviisidest paindlikum, näiteks raudteetranspordi puhul on võimalik vedu korraldada vaid spetsiifilise infrastruktuuri olemasolul. Samuti on maanteetranspordi positiivseks küljeks unimodaalse veo korraldamise võimalikkus. Teisest küljest suurendavad need omadused maanteetranspordi riskide määra liiklusõnnetuste suurema tõenäosuse tõttu. (Šimák 2007)

Maanteetranspordi puhul võib esineda eri põhjustel mitmeid riske. Potentsiaalne kahju võib olla seotud kaupade kaitsmata jätmisega ning seetõttu võib kaup veo käigus liikuda või kalduda. Samuti võib probleeme esineda koormuse jaotusega ja masskeskme muutusega, eriti kui vahepeal laaditakse osa kaubast maha või lisandub kaupa hiljem. Ohtlike kaupade vedu on kõrgendatud riskiga seetõttu, et kaup on kergestisüttiv, söövitav, plahvatusohtlik või muu ohtliku omadusega ning õnnetuse juhtudes on kahjulik mõju keskkonnale, inimestele ja varale suurem kui tavakauba puhul. Kergesti riknevate kaupade korral ilmneb täiendav risk seoses sellega, et transpordifirma peab tagama terve veoaja jaoks eritingimused ning lisandub oht tehnika katki minemiseks. Oluliseks ohuallikaks on maanteetranspordis ka kaubavargus. (Bínová 2016) Riskide realiseerumisel võivad negatiivsed tagajärjed olla seotud kauba kadumise või kahjustumisega, veoraha kaotamisega ja ka saamata jäänud tuluga (Vissak 2008).

Igal aastal kaob logistilistes kettides varguste tõttu kaupa 8 miljoni euro eest. Belgia Kindlustajate Assotsiatsiooni kohaselt kaob Euroopa parklatest päevas kuus raskeveokit koos kaubaga. Maanteetranspordi puhul on oluliseks ohuks kaubavargus, mille risk on eri piirkondades erinevalt hinnatud. Näiteks on kõrge riskiga Lõuna-Itaalia piirkond, kus võib juhtuda, et kaupu varastatakse sõidu ajal. Sellise varguse suhtes pole võimalik teisi ennetavaid meetodeid kasutada, peale veosekindlustuse. Kui autojuht täidab etteantud juhiseid kohusetundlikult, siis pole see risk ikkagi

maandatud. Samuti on varguse tõenäosus seotud kauba liigiga, näiteks on kõrgendatud riskiga elektroonikakaubad ja ka rõivad, kuna neid on kergem hiljem maha müüa. (Pikalev 2011)

2004. aastal viis kindlustusvahendusfirma Marsh läbi uuringu Kesk- ja Ida-Euroopa ettevõtetes. Eesmärgiks oli teada saada, kuidas hindavad erineval tegevusalal tegutsevad ettevõtted riske ning kuidas tullakse nendega toime. Autotranspordiga tegelevad ettevõtted hindasid kõrgeks tegevusriske. Üheks oluliseks ettevõtte riskide maandamise viisiks on kindlustus, kuid kõigepealt peaks firma esmalt teadvustama oma võimalikke riske. (Liigand 2005, 17-18)

Kindlustustoote ostmisel soovitatakse tähelepanu pöörata kindlustuslepingus olevale omavastutusmäärale. Kui ettevõtte lepib kindlustusseltsiga kokku väikeses omavastutusmääras, siis on makstava kindlustuspreemia väärtus tihtilugu liialt suur. Valiku tegemisel tuleks arvestada, mil määral on ettevõtte suuteline kahjujuhtumi ise korvama. Samuti tuleb silmas pidada, et mida rohkem teeb ettevõtte kulutusi riski negatiivse mõju vähendamiseks, seda madalam on riskiaste ning ka riski kogukulu. Riski kogukulul on olemas miinimumpunkt, mis annab firmale optimaalseima riski maandamise, mille puhul pole riski maandamiseks tehtud kulutused ülemäära suured. (Liigand 2005, 139-141)

Kindlustusotsuse vastu võtmisel on vaja arvesse võtta erinevaid nüansse. Näiteks võib kindlustusselts pakkuda kindlustuslepingut piiratud tingimustel, mille puhul pole kõik riskid realselt kaitstud. Sel juhul pole kaitse all veose enda omadustest lähtuv kahju, samuti see kui kaup kaotab veo ajal kaalu ja mahtu. Veosekindlustus ei kata seda, kui kaup ise süttib. Sel juhul võib veovahendi omanik esitada nõude kauba omanikule, kui süttinud kaup on tekitanud kahju tema varale. Lisaks sellele ei kaeta kahju, mis tuleneb enda eksimusest, näiteks erilisi veotingimusi vajava kauba laadimine tavatingimustele vastavasse treilerisse. Kui kaup pole veovahendi jaoks nõuetekohaselt pakendatud, siis võib kindlustusselts kahju korral keelduda hüvitise maksmisest. Kindlustusseltsi valikul tuleks silmas pidada ka seda, et mis ajast hakkavad veosekindlustuse tingimused kehtima: kas need kehtivad alates kauba lähtekohast lahkumisest kuni selle saabumiseni sihtkohta või on kauba peale- ja mahalaadimine ka lepinguga kaetud. (Vissak 2008)

2. METOODIKA

Selleks, et saada ülevaade transpordifirmade kindlustusvajadustest ja riskide maandatusest bakalaureusetöö kirjutamise hetkel, viib töö autor läbi intervjuud seitsme Eestis maanteevedudega tegeleva ettevõtte esindajaga. Turuolukorra paremaks mõistmiseks ja laiemale arusaamale jõudmiseks, intervjuerib autor ka nelja transpordialaseid kindlustustooteid pakkuva kindlustusseltsi esindajat.

2.1. Uurimismeetodi kirjeldus ja valikupõhjendus

Kvalitatiivsete uuringute puhul on lubatud koguda ka verbaalseid andmeid, mille saamise üheks võimaluseks on intervjuude läbiviimine. Intervjuu on vestlus, mille eesmärk on eelnevalt kavandatud. Intervjuusid on kahte liiki: terapeutiline- ja infokogumisintervjuu. Terapeutilise intervjuu eesmärgiks on käitumise või hoiaku muutmine, infokogumisintervjuu eesmärk on koguda mingit teavet. Infokogumisintervjuu jaguneb omakorda kaheks liigiks: praktiline intervjuu ja uurimuslik intervjuu. Esimese ülesandeks on koguda informatsiooni mõne probleemi lahendamise eesmärgil. Uurimusliku intervjuu eesmärk on süstemaatiline infohankimine. (Laherand 2008, 176-177)

Intervjuu kasutamisel uurimismeetodina on eeliseks selle paindlikkus, vaba väljendusviis, võimalus küsimusi vajadusel olukorraga kohandada, vastuste täpsustamise võimalus, vastuste põhjendamise võimalikkus jne. Negatiivseteks külgedeks loetakse selle ajamahukust ja analüüsimise keerukust. (Laherand 2008, 177-179)

Bakalaureusetöö autor valib uurimismeetodiks intervjuu, kuna eelnevalt püstitatud uurimisküsimustele vastamiseks on tarvis esitada palju üldisi ja avatud küsimusi, mille vastused võivad olla üpris pikad. See meetod sobib ka seepärast, et tahetakse uurida väikese hulga kahe erineva tegevusvaldkonna esindajate arvamust. Intervjuu läbiviimise käigus võib autoril tekkida spontaanselt täiendavaid küsimusi, mis võiksid uuringu väärtust tõsta.

2.2. Intervjuud maanteevedajatega – ülesehitus ja valim

Töö autor valib intervjuueeritavaid transpordifirmasid selle järgi, et oleksid võimalikult hästi kaetud erinevate veovaldkondadega firmad. Valimisse kuuluvad lisaks segakaupa vedavatele firmadele ka sellised, kes tegelevad enamjaolt kergesti riknevate kaupadega, ülegabariidiliste vedudega ning ohtliku kauba transportimisega. Samuti hõlmab autor oma uuringus erineva autopargi suurusega transpordifirmasid. Igas ettevõttes intervjuueeritakse isikut, kes on antud firmas kõige rohkem kursis kindlustusalaste teemadega. Intervjuu viiakse läbi järgmiste transpordifirmade esindajatega: Ahtoli Transpordi OÜ, AVA-Ekspress OÜ, HRX AS, JTH Eesti OÜ, Karia OÜ, Tallvrie Transport OÜ ja Trektal AS. Intervjuu toimub telefoni teel.

Vedajate all mõeldakse transpordifirmasid, kes omavad autoparki ning tegelevad konkreetse kauba punktist A punkti B toimetamisega. Neil on rahvusvaheliste vedude litsents ning nad omavad üldjuhul Eesti Autovedajate Assotsiatsiooni (ERAA) liikmestaatus. (Logistiku ABC ... , Arco Transport)

Küsimuste ülesehitus baseerub sellele, et saada võimalikult hea ülevaade erinevate firmade suhtumisest kindlustuse tähtsusesse ning ka ettevõtte tegevust puudutavatest faktoritest. Seetõttu küsitakse transpordifirmadelt, milliseid erinevaid kindlustustooteid nad kasutavad ning selgitatakse välja ka nende valikupõhendus. Seejärel küsib töö autor ettevõtte iseloomustamiseks vajalikke küsimusi autopargi, veetavate kaupade ja vedude olemuse kohta. Samuti on küsimusi firma kindlustusalaste otsuste kohta. Intervjuu käigus saab lisaks riskide maandamisele teavet sellest, kui hästi või halvasti on ettevõtted kursis kindlustustoodete ja nende pakkujatega. (vt Lisa 2)

Käesoleva lõputöö kontekstis peetakse suureks sellist firmat, mille autopark ületab 50 sõiduki piiri. Keskmise suurusega firma puhul jääb see vahemikku 20 kuni 50 ja väikeseks loetakse firmat, mille autopark koosneb vähem kui 20 sõidukist. Sellest lähtuvalt on valimis kaks suurt, kaks keskmist ning kolm väikest transpordifirmat.

2.3. Intervjuud kindlustusteenuse pakkujatega – ülesehitus ja valim

Selleks, et uurimus ei jääks ühekülgses, intervjuueerib töö autor ka transpordialaseid kindlustustooteid pakkuvaid kindlustusfirmasid. Eesmärgiks on saada laialdasem ülevaade

туруолукоррост. Күсitleтаксе нendes фирмaдes selles vallas пaдеvaid isikuid. Valimi moodustavad Eestis suurt turuosa omavad kindlustusfirmad: Compensa Vienna Insurance Group, ERGO Insurance SE, If P&C Insurance AS ja PZU Kindlustus. Intervjuud viiakse enamjaolt läbi e-posti teel, vastavalt intervjueeritavate soovile. Ühe intervjueeritava eelistustele tuginedes toimub vestlus näost-näkku.

Intervjuuküsimuste ülesehitus arvestab seda, et tuvastada kõige populaarsem ja vähem populaarsem transpordialane kindlustustoode. Kuna autor küsib transpordifirmadelt, milliseid riske nad enda seisukohast kõige suuremaks peavad, siis esitatakse sarnane küsimus ka kindlustusfirmadele, et teha kindlaks, milliseid riske nemad näevad transpordifirmade tegevuses. Mõned küsimused on seotud Eesti kindlustusmaastiku ja trendidega seoses veofirmadega. Samuti küsitakse võimaluste kohta, kuidas turuolukorda vajadusel paremaks muuta ning kuidas tooteid paremini turustada. (vt Lisa 3)

3. EMPIIRILINE OSA

Selles osas tutvustatakse maanteevedajate ja kindlustusfirmadega läbi viidud intervjuude põhjal tuletatud järeldusi ning tähelepanekuid. Lisaks sellele kaardistatakse seosed transpordifirmade veovaldkondade ja kindlustusalaste otsuste vahel. Lõpuks pakub töö autor välja soovitusel eri osapooltele, kuidas saaks turuolukorda vajadusel paremaks muuta.

3.1. Tähelepanekud intervjuudest transpordifirmadega

Erinevad transpordifirmasid intervjuerides tekkis töö autoril piisavalt hea ülevaade turul valitsevast olukorrast ning puudustest. Intervjuude küsimused on toodud lisa 2 ja 3. Samuti on lisa esitatud tabel veofirmade vastuste kohta (vt Lisa 4). Järgnevalt on toodud saadud vastuste kirjeldused koos autoripoolsete kommentaaride ja ettepanekutega.

Vastustest selgus, et transpordifirmadel on mitmeid kriteeriumeid, mida võetakse kindlustusotsuse tegemisel arvesse. Mitu korda mainiti kindlustustoote hinda. Samuti võetakse arvesse kindlustuse paindlikkust ning ühtse komplekskindlustuse võimalust, mille puhul oleks enamus riskid maandatud. Arvestatakse ka varasemaid kogemusi kahjujuhtumitega ning kuidas need on lahenenud. Oluliseks peetakse ka vajadust ning riske, mida on vaja maandada, et tulevikus vältida võimalikke kahjusid ja väljaminekuid. Lisaks võetakse otsustamisel arvesse ka kindlustusmaakleri soovitusi. Ettevõtte, mis tegeleb põhiliselt kolimisteenuse pakkumisega, võtab eraldi kindlustuse, kui vastutuspiir ületab võlaõigusseaduse piiri, milleks on 613 eurot kuupmeetri kohta.

Kõik intervjueritud transpordifirmad kasutavad kindlustusmaakleri teenust. Polnud ühtegi ettevõtet, kes üldse ei ostaks tooteid läbi kindlustusmaakleri. Vaid mõni ettevõtte ostab teenust nii maaklerite kaudu kui ka otse kindlustusseltsidelt, kuid ka sel juhul sõlmiti enamus kindlustuslepinguid läbi maaklerite.

Viis firmat väitsid, et nad pole oma suhtumist kindlustuse tähtsusse viimastel aastatel muutnud, on jätkatud samade kindlustustoodetega, mida varem on kasutatud. Üks suure autopargiga

transpordiettevõtte on hakanud viimati tegema kaskokindlustust, mida varem ei sõlmitud. Samas teine firma on hiljuti hakanud vastupidiselt vähem kindlustama, kuna teda häirib see, et on vaja suhelda kindlustusmaakleritega, kes vahendavad mitmeid teenusepakkujaid ning võivad olla suure kliendiportfelliga liialt hõivatud, et kahjujuhtumi korral piisavalt individuaalsele kliendile tähelepanu pöörata.

Kui küsiti, milliseid riske hindavad ettevõtted kõige suuremaks oma firma tegevuse seisukohast, siis selgus, et kõige rohkem kardetakse liiklusõnnetusi ning kauba hävinemist. Ühe ettevõtte esindaja täpsustas, et pigem nähakse ohtu sõidukitega seotud riskides, mitte kaubaga. Vajalik on mainida, et antud ettevõtte tegeleb põhiliselt sellise kauba vedamisega, mida on peaaegu võimatu kahjustada või mille kahjustumisest tulenevad kulud poleks eriti suured. Vaid üks firma nimetas töötajatega seotud riske. Samuti mainis üks ettevõtte vastutuskindlustusega seotud riske ehk kauba kahjustumist vedaja süü läbi.

Üks intervjuueritavatest märkis, et liikluskindlustusse puutuv on mugav ning loogiline. Samas on vara ja lao kindlustamine keerulisem, kuna kindlustuslepingus on palju pisiasju, mis nõuavad suurt süvenemist ning kahjujuhtumi puhul ilmselt ka advokaadi sekkumist. Antud firmal on olnud varasemaid kogemusi, kus kahju korral pole kahjusummat välja makstud, sest lepingus on mõni peen nüanss, mis soosib kindlustusfirmat. Samuti on kindlustusfirmadel palju advokaate, kes leiavad lepingus punkte, miks ei peaks raha välja maksma. Intervjuueritav leiab, et pole mõtet kindlustada ja maksta selle eest, kui hiljem pole sellest üldse kasu ning riskid on ikkagi maandamata. Puudub täielikult usk kindlustusse.

Teine firma leidis, et haagistel ei peaks olema kohustuslikku liikluskindlustust, kuna need ei põhjusta põhimõtteliselt mitte kunagi liiklusõnnetust. Kui tekib õnnetusjuhtum, siis hüvitatakse see nagunii veoauto liikluskindlustuslepingule tuginedes. Töö autori arvates on haagiste liikluskindlustuse puhul püütud ära hoida olukorda, kus õnnetuse põhjustab näiteks kaldpinna tõttu iseseisvalt liikuma hakanud haagis. Sellise õnnetuse juhtumise tõenäosus on väga väike ning seetõttu mõistab autor intervjuueritava seisukohti.

3.1.1. Seosed ettevõtete tegevuse faktorite ja kindlustustoodete valiku vahel

Küsimused olid üles ehitatud nii, et saaks teada, milliseid konkreetseid kindlustustooteid erinevad firmad kasutavad. Seitsmest intervjueeritud ettevõttest ostab veosekindlustuse ise või nõuab oma klientidel selle olemasolu neli firmat. Kuna üks ettevõtte tegeleb põhiliselt kolimisteenuse pakkumisega, siis määratleb tema tegevuse võlaõigusseadus ning seetõttu puudub vajadus veosekindlustuseks. Järelikult ei kasuta veosekindlustust kaks küsitletud ettevõtet, kellel oleks seda vaja.

Samuti ei olnud võimalik välja tuua seaduspärasust seoses veoste väärtustega, kuna üks ettevõtte, kes veosekindlustusele erilist tähelepanu ei pööra, arvas oma keskmise veose rahalise väärtuse ülekaalukalt kõige suuremaks. Teise firma puhul on otsus mõisteta, kuna sama väärtus on üks väiksemaid ning järelikult pole potentsiaalsed kahjud kuigi suured. Kuigi selle kindlustustootet puhul korvatakse kauba kahjustumisest tekkiv kahju ning seetõttu võib see kauba omanikule suuremat huvi pakkuda, oleks mõistlik, kui veofirmad nõuaksid oma klientidelt selle olemasolu. Vastasel korral võib tekkida kauba kahjustumise korral erinevaid vaidlusi, mis omakorda halvendavad suhet kliendi ja vedaja vahel.

Autovedaja vastutuskindlustus ehk CMR-kindlustus oli tehtud viiel transpordifirmal seitsmest. Kuna üks ettevõtte tegeleb kolimisteenusega, siis pole tal seda toodet vaja. Järelikult oli ainult üks selline ettevõtte, kes polnud CMR-kindlustust teinud. Samuti on sellel ettevõttel küsitletutest kõige väiksem aastane veoste arv. See omakorda võib valikut põhjendada, kuna kahjujuhtumi toimumine vedaja süü läbi on statistiliselt üpris vähe tõenäoline. Teisest küljest, kui risk realiseerub, siis on selle mõju tugevam just väiksematele ettevõtetele.

Kaskokindlustus oli paljudel firmadel tehtud kas kõikidele või enamustele autodele. Vaid kaks firmat tegid sõidukikindlustuse ainult liisinguautodele või uutele autodele esimesel aastal. Üks neist firmadest oli väikese autopargiga ning teine omas keskmise suurusega autoparki. Väideti, et uutel autodel on kaskokindlustus, kuna väljaminekud oleksid õnnetuse korral liiga suured ning järelikult tasub see kindlustus ennast ära. Vanade autode puhul ei peeta seda mõistlikuks, kuna makse on liiga suur. Autori arvates võib suuremaid probleeme esineda väikse autode arvuga firmal, kuna kui mõne sõidukiga peaks midagi juhtuma, siis on häiritud suur osa tervest autopargist. Samuti on sellel firmal ilmselt vähem ressursse mõne sõiduki asendamiseks.

Ettevõtte tegevuse vastutuskindlustus, mis katab transpordifirmade kontekstis näiteks ladudes ja terminalides olevate töötajate eksimusest tingitud kahju, oli tehtud kolmel firmal seitsmest. Üks neist omas kõige suuremat keskmise veose väärtust ning ka veoste arvu, mille puhul on arusaadav, et tekkiv kahju võib osutada suureks ning tõenäosus on arvestatav. Teised ettevõtted on keskmiste aastaste veoste arvudega, mis ei ületa 10 000 veose piiri. Kaks aastase veoste arvu poolest kõige väiksemat ettevõtet pole seda kindlustustoodet valinud. Põhjuseks võib olla riski realiseerumise väike tõenäosus.

Kõige vähem pööravad ettevõtted tähelepanu meditsiiniabikindlustusele. Vaid üks küsitletud transpordifirma on ennast kindlustanud töötajate tervishoiukulude vastu välismaal. Selle ettevõtte puhul võib põhjenduseks olla ligi 100-protsendiline ekspordi osakaal ning see, et üle poolte vedude on seotud Euroopa Liidu liikmesriikidega (välja arvatud Skandinaavia piirkond). Kuna antud transpordifirma autojuhid käivad tihti Eestist üpris kaugel, siis võib töötaja terviserikke tõttu puududa võimalus teda Eestisse ravile toomiseks.

Kolm ettevõtet tegelevad põhiliselt ainult Eesti-sisese transpordiga, mistõttu puudub vajadus antud kindlustustooteks. Samas on kolm ettevõtet, kus moodustub Eesti-väline transport väga suure osa. Ühe sellise ettevõtte puhul on Euroopa Liidu riikidega seotud veod koguni üle 80% ning lisaks sellele on märkimisväärne osa Skandinaavia riikidega seotud. Töö autori arvates oli üllatav just see, et need ettevõtted, kes tegelevad suuremas osas transpordiga, mis ületab Eesti riigipiire, pole ennast kindlustanud töötajate tervishoiukuludega seotud riskide vastu.

Läbi ettevõtte varakindlustuse on ennast ladude, terminalide ja kontoriruumide kahjustamise vastu kindlustanud neli firmat. Vastuseid analüüses, ilmnes, et kõige suurema keskmise veose rahalise väärtusega ettevõtted on just selle kindlustuse soetanud. Tegu võib olla ka lihtsalt juhusega konkreetse valimi puhul, kuna loogilist seost nende kahe teguri puhul autor välja tuua ei saa.

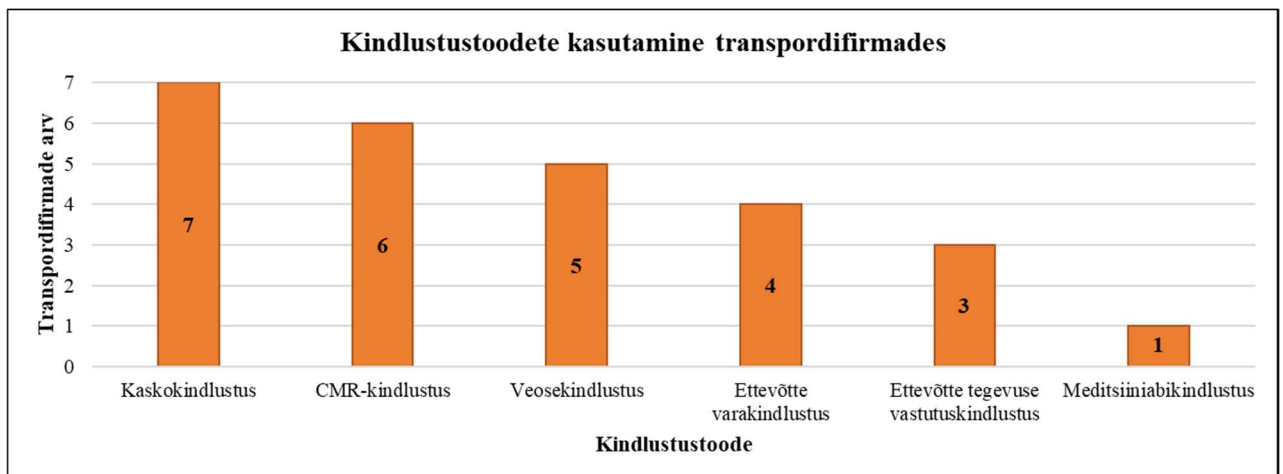
Intervjuude tulemusel selgus, et ettevõtte, mis tegeleb peaaegu eranditult ohtlike kaupade vedudega, omab küsitletutest kõige rohkem kindlustustooteid. Ainult meditsiiniabikindlustust ei osteta, kuna 95% vedudest toimub Eesti-siselt ning seetõttu pole antud kindlustustoodet tarvis, kui autojuhid on Eesti kodakondsusega. Kuna veetav kaup on selle firma puhul kõrgendatud riskiga, siis on arusaadav, et püütakse tegevusest tulenevaid riske võimalikult palju hajutada.

Ainuüksi eriveostega tegelev firma ei ole ennast kindlustanud ettevõtte territooriumil töötaja süü läbi võimalike juhtuvate kahjude eest. Samuti pole kaetud töötajate välismaal ilmnevate tervishoiukuludega seotud riskid. Kuna vedusid teostatakse nii Skandinaavia piirkonnas, teiste Euroopa Liidu riikidega seotult ning ka SRÜ riikides, siis oleks mõistlik ennast kaitsta meditsiiniabikindlustusega. Vaid pooled vedudest on Eesti-sisesed, mis tähendab, et potentsiaalsel riskil on suur võimalus täide minemiseks.

Ettevõtte, kes teostab umbes 70% ulatuses kergesti riknevate kaupade transporti, on ennast kindlustanud vedaja süü läbi kauba hävimise eest. Samuti on kaubad kaetud veosekindlustusega. Sel ettevõttel pole meditsiiniabi- ja ettevõtte tegevuse vastutuskindlustust. Kuna enam kui 80% vedudest toimuvad Euroopa Liidu riikides, siis oleks põhjendatud meditsiiniabikindlustuse ostmine.

Töö autor leidis ka seose meretranspordi kasutamise ning CMR-kindlustuse vahel. Nimelt kõik küsitletud firmad, kes vähemal või rohkemal määral kasutavad vedudes meretransporti, on teinud autovedaja vastutuskindlustuse. Laeva või praamiga lisandub rohkem riske näiteks graafikust mahajäämise näol. Võimalikud põhjused võivad olla tormi tõttu laeväihenduse katkemine või veoauto hiline mine laevale.

Järgneval graafikul on parema ülevaate saamise huvides toodud eri kindlustustoodete kasutamise sagedus vastavalt intervjuu tulemustele:



Graafik 1. Kindlustustoodete kasutamine transpordifirmades

Allikas: Autori koostatud

3.1.2. Riskide maandatus Eesti transpordifirmades

Intervjuud läbi viies tekkis töö autoril arusaam, kui hästi või halvasti on erinevad riskid transpordifirmades maandatud. Näiteks on suurt tähelepanu pööratud sõidukite kahjustumisest ja autojuhtide tegevusest tingitud riskidele. Kõik küsitletud firmad on teinud kas kõikidele või osadele oma sõidukitele kaskokindlustuse. See näitab, et ettevõtted teadvustavad autopargi kahjudega seotud riske. Samuti on paljud transpordifirmad teinud CMR-kindlustuse. Järelikult osatakse maandada riske, mille põhjuseks on autojuhi hooletus.

Üpris hästi on veetav kaup kaitstud veosekindlustusega. Siiski võiksid kõik maanteevedajad enda klientidelt nõuda selle kindlustustoote olemasolu, kuna selle puudumine võib neile hiljem klientide usaldusega probleeme tekitada. Arvatavasti oleks mõistlik, kui veosekindlustuse eest hoolitsevad kauba omanikud ise, kuna neil peaks antud toote läbi olema suurem motivatsioon ennast kaitsta.

Neli transpordiettevõtet seitsmest on kaetud ettevõtte varakindlustuse lepinguga. Järelikult on arenemisruumi firmade hoonete, kontoriruumide, seadmete ja muu vara kindlustamisel, mis ei puuduta otseselt sõidukeid. Iga firma peaks enda seisukohalt otsustama, kas neil on mõistlik antud kindlustusleping sõlmida või mitte. Kui ettevõtte omab vähe sellist vara, mida see kindlustustoode hüvitaks, siis ei tasu see ilmselt ära.

Halvasti on maandatud riskid, mis võivad esineda ettevõtte territooriumil töötaja hooletuse tõttu. Vaid kolm firmat on võtnud ettevõtte tegevuse vastutuskindlustuse. Arvatavasti on see toode kasulik suurema töötajate arvuga ettevõtetele, kes teostavad ka rohkem vedusid. Just selliste ettevõtete seisukohast on see konkreetne risk halvasti maandatud.

Kõige halvem on olukord meditsiiniabikindlustusega. Seetõttu on halvasti hajutatud riskid, mille kutsuvad esile töötajate haigestumised välismaal. Eriti puudutab see ettevõtteid, kus töötajad viibivad tihti Eestist eemal. Lisaks sellele on seda toodet tarvis ettevõtetal, kus on palgal välisriigi kodakondsusega autojuhid, kuna meditsiiniabikindlustuse puudumisel on ka Eestis ravi tasuline.

Kolimisteenusega tegelev firma leidis, et ühte nende võimalikest riskidest polegi võimalik optimaalselt maandada. Nimelt kui ettevõtte töötaja tekitab kolimise käigus hoone siseviimistlusele kahju, siis peab selle firma ise korvama. Kuigi teoreetiliselt oleks võimalik selline

kindlustustoodete soetada, on see antud kontekstis liialt kulukas ja ei tasu ennast ära, kuna sellised kahjusummad on üpris väikesed ning mõistlikum oleks tehtud kahju ise hüvitada.

Intervjuu vastustest tundus autorile, et transpordifirmad tegelevad pigem selliste riskide vastu kindlustamisega, mis on nende põhitegevusele kõige lähemal. Seetõttu on hästi kaetud potentsiaalsed kahjujuhtumid, mis on seotud sõidukitega, kaupadega ja autojuhtide hooletusega. Need on ka kindlustustooted, mis on otseselt transpordiettevõtetele suunatud. Standardsema sisuga tooteid ostetakse vähem, kuna nende riske ei tunnetata nii suurena. Näib, et mida kaugemale jäävad kindlustustooted firma otsestest ja väärtust loovatest tegevustest, seda vähem pööratakse neile tähelepanu. Võimalik, et selliseid tooteid on transpordifirmadele ka raskem müüa.

3.2. Tähelepanekud intervjuudest kindlustusfirmadega

Järgnevas peatükis on kirjeldatud kindlustusfirmades transpordivaldkonnas pädevate töötajatega tehtud intervjuude vastused. Kajastatakse nii turuolukord ja trendid kui ka kindlustusalased soovitusel transpordifirmadele. Samuti räägitakse hinnakujundusest ning toodete turustamise võimalustest.

Transpordifirmade kõige suuremad riskid kindlustusfirmade vaatenurgast on seotud kauba purunemise ja vigastamisega ehk laadimise või veo käigus tekkinud kahjudega. Samuti mainiti liiklusõnnetusi, vargusi, kauba kaotsimineku ja harvemal juhul ka tulekahju ohtu. Suureks riskiallikaks peeti õnnetusjuhtumeid, kus hävineb nii kaup kui ka veok. See tähendaks ka transpordifirmale suuri väljaminekuid juhul, kui risk pole maandatud. Autovedaja vastutuskindlustuse poolelt leiti, et riski ohtlikkus sõltub veetavatest kaupadest. Kui tegu on rahalises mõttes väärtuslike kaupadega, siis on potentsiaalne kahjujuhtum ettevõtte jaoks tõsisem. Mainiti põhiliselt sõidukitega ja kaubaga seonduvaid riske, mis kattub ka transpordifirmade hinnanguga oma riskidele.

Selgitati, et põhiline on veolepingu vastutusest tulenev risk ning see on suuremal osal transpordiettevõtetal kindlustuslepinguga kaetud. Samas on alati võimalus lisakaitseid juurde osta, näiteks raskest hooletusest tulenev kahju või konteinerite ja haagistega seonduv. Tihti puudub just raske hooletuse lisakaitse. Halvemini on riskid maandatud just väikestel transpordifirmadel. Puudulikult on maandatud riskid, mis on seotud õnnetusjuhtumi-, reisi- või elukindlustusega. Veel

võib lisanduda erinevaid finantsriske klientide tasumata arvete ja seetõttu ka transpordifirma enda arvete tasumise kohustusega viivitamise näol.

Bakalaureusetöö autor tahtis välja selgitada, kui kasumlikud või kahjumlikud on autovedaja vastutuskindlustus ja veosekindlustus kindlustusseltsidele. Vastustest selgus, et ühe kindlustusfirma jaoks on autovedaja vastutuskindlustus suhteliselt kõrge kahjususega ning keskmine kahjusuhe on arvatavasti rohkem kui 60%, millele lisanduvad maaklertasud, kindlustusandja kulud jms. Kahjusuhete all mõeldakse esinenud kahjunõuete suuruse ja teenitud kindlustuspreemiate suuruse jagatist (Kahjukindlustuse ... , Finantsinspeksioon).

Teine intervjueeritav väitis, et CMR-kindlustus on nende jaoks olnud viimastel aastatel kasumlik. Lisati, et kuna tegemist on üpris väikese nišitootega, siis võib üks suurem kahju rikkuda mitmete aastate positiivse tulemi. 2018. aastal moodustasid hüvitised 25,3% kogutud kindlustusmaksetest, arvestatud pole kindlustusreserve. Kolmanda firma seisukohalt on antud kindlustustoode kasumlik. Üks intervjueeritavatest leidis, et autovedaja vastutuskindlustus on nende firmas viimastel aastatel olnud väikese kasumlikkusega. Varasemalt on antud toode olnud kahjumlik, kuid olukord muutus, kui firma hakkas kliente rohkem valima.

Veosekindlustust hindasid kaks vastajat võrreldes autovedaja vastutuskindlustusega keskmiselt parema kahjusuhetega tooteks. Samas kuna veoste arv on väike ja kindlustussummad suhteliselt suured, siis võib veosekindlustuse kasumlikkus aastati oluliselt erineda. Ka kolmanda kindlustusseltsi seisukohalt on veosekindlustus viimastel aastatel olnud kasumlik. 2018. aastal moodustasid hüvitised 7,8% kogutud kindlustusmaksetest, arvestamata kindlustusreserve. Neljanda firma arvates pole toode eriti kasumlik.

Kahjujuhtumite arv ja seetõttu ka nende esinemise tõenäosus on kindlustusseltside seisukohast seotud autopargi ja käibe suurusega. Samuti on suurema riskiga firmad, kes tegelevad raskemini käsitsetavate kaupadega. Riskialtimad on näiteks sõiduautode transportimine ja temperatuuritundlike kaupade vedu, mille kindlustusmaksed on ka suurem. Samuti on leitud seoseid projektivedude teostamise ja suurema kahjujuhtumite arvu vahel. Kinnitati, et kahjujuhtumite arv ei ole ega ka saa olla korrelatsioonis valitud omavastutuse määraga. Kaks ettevõtet väitsid, et pole täheldanud kõrgemat kahjusuhet ADR vedude puhul võrreldes tavavedudega. Arvati, et see on tingitud rangematest nõuetest, mida ohtlikke vedusid teostades järgima peab.

Kindlustusfirmade seisukohalt on „tublid kliendid“ need, kes pööravad suurt tähelepanu ohutusele ja riskide maandamisele. Samuti märgiti hea maksedistsipliini tähtsust ja kahjujuhtumite väikest sagedust. Hea klient on koostööaldis ning valmis kuulama ja kindlustusalast nõu vastu võtma. Tähtis on ka korrektsus andmete esitamises ja asjaajamistes. Probleemaatilise kliendina nähakse sellist, kes tahab kiiresti ja asjasse võimalikult vähe süvenedes kindlustuslepingu ära sõlmida. Töö autor on arvamusel, et ilmselt tulevad viimasena kirjeldatud klientide puhul ka vaidlused suurema tõenäosusega, kuna klient pole kursis kindlustustoote iseärasustega. Lisati veel, et problemaatilised kliendid on ka sellised, kelle suhtes on kahtlusi, et rikutakse kindlustuslepingut, kuid seda tõestada pole võimalik. Selliseid juhtumeid leidub transpordisektoris väga harva.

Kindlustusfirmade esindajad pakkusid turul toimuvat silmas pidades transpordifirmadele omapoolseid soovitusi. Näiteks pakuti välja, et ettevõttes võiks olla töötaja, kelle vastutusala on tööprotsesside ülevaatamine, riskide kaardistamine ja juhtimine. Võimalusel võiks ka välja valida konkreetse inimese kindlustusseltsist või siis konsulteerida oma kindlustusmaakleriga ning koostöös peaks täiesti algusest peale kõik kindlustustooteid puudutavad vajalikud punktid selgeks tegema. Eeliseks on see, et ühe kindla inimesega neid teemasid läbi rääkides säilib järjepidevus ning tekib ülevaade pakkumistest, lepingutest, muudatustest lepingutes ja kindlustusalastest otsustest. Transpordifirma peaks leidma endale professionaalse müüja, kes on toodetega süvitsi kursis. Veofirma töötaja peaks endale eelkõige selgeks tegema, millal kindlustusfirmal puudub kahju hüvitamise kohustus. See omakorda aitaks teha teadlikke kindlustusotsuseid. Kõikidele küsimustele peaks saama kirjalikud vastused, et neid oleks võimalik ka hiljem üle vaadata. Samuti moodustaksid need osa kindlustuslepingust, millele on võimalik vaidluste korral viidata. Lisaks sellele peaks firmad rohkem tähelepanu pöörama veoki parkimisele autojuhi puhkepauside ajal.

3.2.1. Kindlustusfirmade vaatenurgad turustamisest ja hinnakujundus

Kindlustustoodete turustamise poolt ei osanud kindlustusfirmad eriti kommenteerida, kuna sellega seonduvad ülesanded on edasi suunatud kindlustusmaaklerfirmadele. Seetõttu pakutigi välja, et potentsiaalsele kliendile võiks läheneda läbi maaklerfirma ja ka otsemüügi kaudu. Ühe ettevõtte esindaja täpsustas, et turustades tuleks lähtuda negatiivsete stsenaariumite välja toomisest. Sõnum peab olema hoiatav ja tähelepanu äratav, kuid mitte hirmutav. Lisati, et näiteks veosekindlustuse puhul on kahjusagedus 10 korda väiksem kui kaskokindlustuse puhul. Seetõttu on raske kliendile selgeks teha antud toote vajalikkust. Veosekindlustus ongi madala kahjusagedusega toode, kuid keskmise kahju suurus on kõrge.

Kui küsiti, kellele oleks mõistlik transpordialaseid kindlustustooteid turustada ja millistele transpordifirmadele tuleks rohkem tähelepanu pöörata, siis väitis ühe kindlustusfirma esindaja, et igal veofirmal on eelistused veetavate kaupade, regioonide ja klientide vajaduste osas. Firma jaoks kõige väiksema kahjususega tooted on tavaliselt võimalikult standardseid transpordilahendusi võimaldavad kaubad ja marsruudid, selles turusegmenDis on ka kõige suurem konkurents. Eesti turu piiratus ja transpordialaste kindlustustoodete väike maht ei võimalda kindlustusfirmadel oma toodete pakkumises väga valivad olla. Pigem on firmadel kindlad kaubagrupid või regioonid, mille puhul ei taheta eriti kindlustuskaitset pakkuda. Kuna suured ja kaua turul olnud ettevõtted on tavaliselt üpris hästi kindlustusega kaetud, siis peaks tähelepanu pöörama just väikestele ja alustavatele ettevõtetele.

Hinnakujunduse teemal leidis üks vastajatest, et veosekindlustuse puhul on põhilised riskiallikad seotud veetava kauba iseloomu, marsruudi, veoviisi ja kindlustussummaga. Just need tegurid mõjutavad kõige rohkem hinda. Samuti võetakse arvesse ka kahjustatistika ja turul valitsev hinnatase. Teised vastajad lisasid eelnevalt mainitule täienduseks, et hinna määramisel arvestavad nad veose väärtust, kindlustuslepingu kehtimise piirkonda, valitud kindlustuspaketti ehk kindlustuskaitse ulatust ja omavastutuse määra.

CMR-kindlustuse puhul mõjutab hinda kahjustatistika, kaupade iseloom, regioonid ning ka firma üldine töökorraldus. Üpris tavaline on, et esmapilgul sarnaste näitajatega firmade kahjususe võib olla väga erinev. Näiteks võib ühes ettevõttes olla pidevalt kahjujuhtumeid, kuid teises väga harva. Järelikult ei ole tegemist enam puhta juhusel, vaid põhjus peitub selles, kuidas ettevõttes on töö korraldatud ning milliseid riskide maandamise meetodeid lisaks kindlustusele kasutatakse. Hinnakujundusel arvestatakse ka veopargi suurust, eri kaubagruppide osakaalu, valitud kindlustussummat ja omavastutusmäära. Samuti arvestatakse sõidukite või haagiste tüübiga.

3.2.2. Eesti transpordi kindlustusmaastik ja trendid

Kindlustusfirmadelt küsiti, mis on nende arvates kõige populaarsem ja vähem populaarsem transpordifirmadele pakutav kindlustustoodet. Kuna liikluskindlustus on kohustuslik kõigile, siis jäetakse see hetkel kõrvale. Vastustest selgus, et maanteetranspordifirmad ostavad põhiliselt vedaja vastutuskindlustust ehk CMR-kindlustust. Suurem osa transpordiettevõtetest sõlmivad oma veokitele kaskokindlustuse. Kui tegeletakse ka vedude ekspedeerimisega, siis ostetakse ka ekspedeeriija vastutuskindlustust.

Kui vedaja saab kliendilt juhised kauba kindlustamiseks veo toimumise ajaks, siis tehakse ka veosekindlustus. Ühe ettevõtte esindaja väitis, et kindlustuspreemiate mahtu silmas pidades on kõige rohkem makseid laekunud kaskokindlustusest, millele järgneb kohustuslik liikluskindlustus ja kolmandal kohal on autovedaja vastutuskindlustus. Teine intervjuueeritav lisas, et vedude tellijad on üpris teadlikud ning seetõttu nõutakse vedajatelt tihti CMR-kindlustuse olemasolu. Vähem populaarsed on meditsiiniabikindlustus ja ettevõtte varakindlustus. Samuti on tihti katmata risk, mis tuleneb keskkonnakahju põhjustamisest.

Eesti transpordialast kindlustusmaastikku kirjeldades väideti, et pigem kindlustatakse vaid hädavajalik, kuna kliendid on väga hinnatundlikud. Võimalikult laia kindlustuskaitse soovijad on vähemuses. Teine küsitletav leidis, et kindlustusulatus sõltub autovedajast. Suuremad transpordifirmad sõlmivad vedaja vastutuse enamjaolt vabatahtlikult ja väiksemad teevad seda seepärast, et nende kliendid nõuavad selle olemasolu või ERAA tahab seda rahvusvaheliste vedude litsentsi väljastamiseks. Samuti on märgatud, et kindlustama hakatakse tavaliselt peale mõnda suuremat kahjujuhtumit.

Eesti veosekindlustuse turg on palju aastaid olnud langusfaasis, kuid nüüd on see lõpuks hakanud kasvama. Veosekindlustus ei allu piiriülese kindlustuse regulatsioonile ning seetõttu kindlustatakse suur osa Eesti klientide kaupadest väljaspool kohalikku kindlustusturgu. Veosekindlustuse puhul märgiti, et transpordiettevõtted otsivad võimalusi, kuidas osta võimalikult mugavat lahendust oma klientidele veosekindlustuse pakkumiseks. Samuti püüavad kindlustusfirmad selliseid lahendusi vedajatele pakkuda, näiteks erinevad IT-lahendused või veosekindlustuse tellimise võimaldamine koos veotellimusega. Lisaks mainiti, et kindlustustooted on olemuselt üpris püsivad ja ei muutu väga kiiresti. Tavaliselt on muutused minimaalsed ning kohandatakse väikseid nüansse ja tingimuste sõnastust, võib-olla pannakse juurde mõni lisakaitse.

Autovedaja vastutuskindlustuse ehk CMR-kindlustuse puhul on hakatud viimasel ajal aina rohkem ostma raske hooletusega seonduvat lisakaitset, mis katab isegi kahju tekitamise alkoholijoobes. Antud kindlustustoote suhtes kasvab nõudlus stabiilselt, kuid aeglaselt. Samas on toimunud mõningane hinnalangus, kuna konkurents on turul suurenenud. Ka kaskokindlustuse vallas täheldati täiendavate riskide kaasamise trendi. Näiteks hõlmatakse sellesse kindlustustootesse asendusautode pakkumise võimalus ning ka autoabiteenus. Töö autor on arvamisel, et kindlustustoodete täiendamine uute riskide maandamise näol on tingitud suurenevast konkurentsist kindlustusfirmade vahel.

Transpordialaste kindlustustoodete turuolukorrast ülevaate saamiseks küsis töö autor kindlustusfirmadelt, kui kõrgeks nad peavad veofirmade teadlikkust kindlustusteamadest. Ühe firma esindaja leidis, et teadmised on väga erinevad. Näiteks on ettevõtteid, kes on väga teadlikud ja on ka neid, kes ei tee erinevatel kindlustusliikidel vahet ja ei saa aru, mida neile konkreetset vaja oleks. Teise firma arvates on liiklus- ja kaskokindlustuse puhul teadmised rahuldavad. CMR-kindlustuse puhul on need jällegi kesised. Lisati, et on olnud kogemusi, kus rahvusvahelisi vedusid teostav ettevõtte pole kursis sellega, mis on arveldusühik SDR. Veofirmadel soovitatakse ka kindlasti sõlmida tööandja vastutuskindlustuse leping. See aitab tasuda seadusest tulenevaid nõudeid, kui firma töötaja satub tööõnnetusse ja vajab selle tagajärjel ravi või hukkub.

3.3. Järeldused ja soovitused

Selgus, et **veofirmade teadmised kindlustustoodete pakkujatest ja nende toodete vahelistest erinevustest on puudulikud.** Töö autorile jäi mulje, et transpordifirmad ei otsi kindlustusvõimaluste kohta ise informatsiooni, vaid pigem baseerutakse varasematele teadmistele, mis üldjuhul on piiratud. Näiteks arvati, et veosekindlustus ja autovedaja vastutuskindlustus on samad tooted.

Intervjueeritavad ei osanud eriti nimetada transpordialaseid kindlustustooteid pakkuvaid kindlustusseltse või nimetati seltsid, mis ei paku kõnealuseid tooteid üldse. Autorile jäi mulje, et nimetati need kindlustusfirmad, millest on tegevusalaväliselt kuuldud. Sellest võib järeldada, et teadmised on puudulikud. Ilmselt pole transpordifirma kindlustusalaste tegevustega seotud töötaja teinud piisavalt eeluuringut toodetest ja pakkujatest enne kindlustusotsuse vastu võtmist. Ilmselt on kindlustusseltsid kas ise või läbi kindlustusmaaklerite oma tooteid puudulikult tutvustanud. Olukorda annaks parandada, kui pöörduks otse transpordifirmade poole, et seletada neile oma toodete iseärasusi ja vajalikkust. **Järelikult võiks kindlustusfirmad tervikuna ennast paremini turustada.**

Kõik küsitletud transpordifirmad on kindlustanud kas kogu oma autopargi või osa sellest kaskokindlustusega. Tõenäoliselt ei ole firmad selle kindlustustoote valimisel eriti süvenenud oma vajadustesse. Näiteks võib väga suure autopargiga ettevõtete puhul kahtluse alla seada kaskokindlustuse vajaduse. Põhjuseks on suur kindlustusmaks. Kui mõne sõidukiga peaks midagi

juhtuma, siis on sellise firma seisukohast ilmselt otstarbekas see kahju ise hüvitada, sest kokkuvõttes tuleks kõikidele sõidukitele kaskokindlustuse ostmise kulukam. Muidugi peab iga ettevõtte ise vastava kalkulatsiooni tegema ning sellele tuginedes otsuse vastu võtma.

Tuli välja, et **kõik transpordifirmad ostavad kindlustustooteid läbi kindlustusmaaklerfirmade**. Mõni ettevõtte kasutab vahel harva ka lisaks maaklerteenusele otse kindlustusfirmalt ostmist. Järelikult suhtlevad transpordifirmad kindlustusteamadel suuremalt jaolt kindlustusmaakleritega. Võimalik, et nende teadmatus toodetest ja nende pakkujatest on nii kesine seetõttu, et maaklerid pole neile antud teemade kohta piisavalt põhjalikku ülevaadet andnud ning transpordialaseid tooteid pole suudetud piisavalt argumenteeritult müüa.

Mõnes ettevõttes **tuntakse kindlustuse suhtes umbusaldust**. Selles võivad olla süüdi varasemad halvad kogemused kindlustushüvitise maksmata jätmise näol. Samuti kajastuvad negatiivsed kindlustusega seotud juhtumid meedias ja tekitavad paljudes suurt pahameelt, kuid positiivseid kaasusi, kus on suuri rahasummasid kahjujuhtumite puhul välja makstud, kajastatakse väga harva. Lisaks sellele tekitab varasem halb kogemus kahjujuhtumite lahendamisel veofirmades pahameelt ning seetõttu loobutakse mõne riski maandamisest kindlustuse kaudu.

Intervjuud läbi viies jäi mulje, et **Eestis tegutsevad maanteetranspordifirmad ei teadvusta endale eriti töötajatega seotud riske**. Nähakse peamiselt potentsiaalseid kahjusid seoses sõidukite ja kaubaga. Seetõttu on töö autor arvamusel, et kindlustustoodete vähene teadlikkus võib olla põhjustatud ka sellest, et **firmad ei kaardista oma riske piisavalt hästi**. Samuti pakuvad kindlustusseltsid transpordialaseid tooteid pigem standardiseeritult, mitte konkreetse transpordifirma tegevust ja vajadusi arvesse võttes.

Üheks lahenduseks oleks see, kui **kindlustusfirmad ise või neid vahendavad maaklerid pakuksid transpordifirmadele ühe tootena nende riskide kaardistamist ning seeläbi kindlustusalase pakkumuse esitamist**. Sel juhul võib muidugi tekkida kahtlusi, et kaardistaja üheks eesmärgiks on võimalikult palju kindlustustooteid müüa ning seetõttu võivad tulemused olla kallutatud. Samuti on ebaselge, mil määral on kindlustusalal pädev töötaja valmis süvenema igat firmat puudutavatesse nüanssidesse, et just selle ettevõtte jaoks pakkuda optimaalseimat lahendust.

Selleks, et minimeerida vedaja süü läbi tekkivaid kahjusid, **oleks mõistlik autojuhte täiendavalt koolitada**. Näiteks võiks neile teha täienduskursusi selle kohta, kuidas ja kus puhkepauside ajal ohutult parkida, et veok ei jääks järelevalveta. Samuti peaks autojuhtidele selgeks tegema, kuidas käituda kahjujuhtumi korral.

Kindlustustoodete valiku puhul on transpordifirmad väga hinnatundlikud. Mitu ettevõtet võtab kindlustusotsuse tegemisel arvesse just toote hinna. Arvatavasti ei hinnata sel juhul kulusid tervikuna, näiteks ei nähta riskide realiseerumisest tulenevaid potentsiaalseid väljaminekuid. Kindlustusmakse kui valikukriteeriumi olulisuse tõttu kindlustatakse pigem hädavajalik.

Töötajate tervisega seotud riskid on kõige halvemini maandatud. Meditsiiniabikindlustus puudub ettevõtetel, kus viibib palju autojuhte tihti välismaal. Kuna ravikulud võivad osutuda väga suureks, siis on antud riski maandamata jätmine transpordifirmade jaoks ohtlik. Autojuhtide töö on oma loomult pingeline ning seetõttu on üpris suur tõenäosus riski realiseerumiseks.

Järgnevalt on toodud autori kindlustusalased soovitusel transpordifirmadele:

- Kui veetav kaup on suurema rahalise väärtusega kui 8,33 SDR kauba brutokaalu kilogrammi kohta, siis peaks nõudma kauba omanikult veosekindlustuslepingu sõlmimist.
- Eriti väikest autoparki omavatel ettevõtetel on soovituslik teha kaskokindlustus.
- Ettevõtte tegevuse vastutuskindlustus on mõistlik teha, kui käsitsetavate kaupade rahaline väärtus või veoste arv on suur.
- Kui autojuhid viibivad välismaal või omavad välisriigi kodakondsust, on soovitatav teha meditsiiniabikindlustus.
- Ettevõtte varakindlustuse leping on mõistlik sõlmida, kui firma omab ladu, terminali või suuremat kontorihoonet.
- Autovedaja vastutuskindlustus peaks olema tehtud kõikidel veofirmadel, sõltumata kaubagrupist. Soovitav on juurde võtta ka raske hooletuse lisakaitse.
- Veofirmadel võiks olla üks töötaja, kellele on antud õigused kindlustusalaste otsuste vastu võtmiseks ja kes kannab ka selles valdkonnas vastust.
- Kui ettevõtte leiab põhjendatult, et mõne riskiga seotud kahju ise hüvitamine tuleb kokkuvõttes odavam kui kindlustustoote ostmine, siis tuleks loobuda sellisest tootest.

KOKKUVÕTE

Käesolevas lõputöös käsitles autor Eestis tegutsevate transpordifirmade kindlustusalaseid otsuseid ning võimalikke valikupõhjendusi eri kindlustustoodete kasuks. Seetõttu koguti intervjuude teel informatsiooni erinevate veofirmade tegevusega seotud faktorite, parameetrite ja kindlustusalaste hoiakute kohta. Lisaks sellele kirjeldati transpordialast kindlustusmaastikku kindlustusfirmade vaatenurgast.

Antud bakalaureusetöö kirjutamise eesmärgiks on pakkuda transpordifirmadele põhjendatud kindlustusalaseid soovitusi, uurides vedude iseloomu ja kindlustustoodete valiku vahelisi seoseid ning erinevate riskide maandamist läbi kindlustustoodete. Uurimisprobleem on Eestis tegutsevate transpordiettevõtete ebapiisavad teadmised kindlustustoodete vajalikkusest, mille põhjusel on nende igapäevase tegevusega seotud riskid puudulikult maandatud. Probleemi uurimiseks püstitas töö autor järgmised uurimisküsimused:

- 1) Milliseid seoseid leiab vedude iseloomu ja kindlustustoodete valiku vahel?
- 2) Millised riskid on Eesti transpordifirmades halvasti maandatud või üldse maandamata?
- 3) Milline on Eesti transpordialane kindlustusmaastik ning kuidas saaks olukorda vajadusel paremaks muuta?

Maanteevedajate ja kindlustusfirmadega intervjuusid läbi viies leidis autor uurimisküsimustele vastused. Vedude iseloomu ja kindlustustoodete valiku vahel märgati erinevaid seoseid – veosekindlustusest loobuti, kui keskmise veose rahaline väärtus oli väike. Väikese aastase veoste arvu korral ei ostetud autovedaja vastutuskindlustust. Suure keskmise veose väärtuse puhul sõlmiti ettevõtte tegevuse vastutuskindlustuse leping. Meditsiiniabikindlustust ei kasutata, kui tegeletakse Eesti-siseste vedudega. Kõik firmad, mis veavad kaupu ühes veoühikus laeva või praami kaasates, on teinud CMR-kindlustuse meretranspordist lisanduvate riskide tõttu.

Eesti transpordifirmades on hästi maandatud sõidukite, kaupade ja autojuhtide hooletu käitumisega seotud riskid. Vähe kasutatakse kindlustustooteid, mis pole otseselt suunatud ainult transpordifirmadele. Halvasti on kaetud riskid, mis võivad realiseeruda ettevõtte territooriumil

töötaja hooletuse tõttu. Uurimusele tuginedes võib väita, et peaaegu täiesti maandamata on välismaal olevate töötajate ravikuludega seonduv.

Eesti transpordifirmad kindlustavad hinnatundlikkuse tõttu vaid hädavajaliku. Veofirmade teadmised liiklus- ja kaskokindlustusest on rahuldavad, kuid teistest kindlustustoodetest on teadlikkus halb. Üha enam on hakatud otsima lahendusi, kuidas pakkuda kauba omanikele võimalikult mugavalt veosekindlustust. Kasvutrendis on nõudlus CMR-kindlustuse suhtes.

Järgnevalt on toodud uurimusest tulenevad järeldused:

- Veofirmade teadmised kindlustustoodete pakkujatest ja nende toodete vahelistest erinevustest on puudulikud.
- Kõik küsitletud transpordifirmad on kindlustanud kas kogu oma autopargi või osa sellest kaskokindlustusega.
- Kõik transpordifirmad ostavad kindlustustooteid läbi kindlustusmaaklerfirmade.
- Kindlustuse suhtes tuntakse umbusaldust.
- Eestis tegutsevad maanteetranspordifirmad ei teadvusta endale töötajatega seotud riske.
- Firmad ei kaardista oma riske piisavalt hästi.
- Kindlustustoodete valiku puhul on transpordifirmad väga hinnatundlikud.
- Töötajate tervisega seotud riskid on kõige halvemini maandatud.

Allpool on toodud ettepanekud turuolukorra parendamiseks:

- Autojuhte peaks täiendavalt koolitama.
- Kindlustusfirmad võiksid tervikuna ennast paremini turustada.
- Kindlustusfirmad või -maaklerid võiksid pakkuda transpordifirmadele ühe tootena nende riskide kaardistamist ning seeläbi kindlustusalase pakkumuse esitamist.
- Firmades võiks olla töötaja, kelle üheks põhiülesandeks on kindlustusalaste teemadega tegelemine ning argumenteeritud otsuste vastu võtmine.

Käesoleva lõputöö autor leiab, et antud teemat võiks tulevikus edasi uurida. Näiteks võiks välja selgitada, kuidas suhtuvad kauba omanikud kindlustustoodetesse ja kas sellest sõltub nende vedajate valik. Samuti kas ja kui tihti teevad kaupade omanikud ise veosekindlustuse ning mis põhjustel see tehakse või sellest loobutakse. Lisaks võiks uurida, kas transpordifirmade kindlustusvajadused ja riskide maandamine on muutunud ning kas turuolukord on ümber

kujunenud. Arvatavasti ei ole selline uurimus otstarbekas varem kui vähemalt kümme aastat peale käesoleva lõputöö kirjutamist.

Antud bakalaureusetöö tulemused on väärtuslikud maanteetranspordifirmadele kindlustusalaste otsuste tegemisel. Need aitavad ka kindlustusfirmadel ja -maaklerfirmadel oma tooteid paremini turustada ning turuolukorda ja veofirmade vajadusi mõista.

SUMMARY

INSURANCE NEEDS OF ESTONIAN ROAD CARRIERS AND CURRENT INSURANCE PRACTICES – VIEWPOINTS OF CARRIERS AND INSURANCE COMPANIES

Aet Tänav

This study focuses on Estonian road carriers' decisions and possible justifications regarding different insurance products. Therefore, information about various factors associated with the activities of different road carriers, parameters and insurance related viewpoints was gathered through interviews. In addition, the current market situation of transportation insurance was described from the perspective of insurance companies.

The purpose of writing this Bachelor's thesis is to provide transportation companies with reasonable insurance recommendations by examining the relationship between the nature of transportation and insurance decisions, taking into account risk mitigation through different insurance products. The issue under investigation is the lack of insurance related knowledge amongst road carriers operating in Estonia, which causes the risks associated with their daily activities to be poorly mitigated. In order to investigate the problem, the author of this thesis formed the following research questions:

- 1) Which connections can be found between the nature of transportation and insurance related decisions?
- 2) What type of risks are poorly mitigated or completely unmitigated in Estonian transportation companies?
- 3) How is the current market situation of transportation insurance characterized and how could the situation be improved if necessary?

The author of this thesis found answers to these research questions by interviewing road carriers and insurance companies. There were several connections between the nature of transportation and insurance decisions – Cargo Insurance was not purchased when the average monetary value of the

cargo was small. When dealing with a small number of annual shipments, no Carrier's Liability Insurance contract was made. Corporate Liability Insurance was acquired due to high cargo value. Health Insurance was not used when a company handles only domestic transportation. All carriers transporting goods in a single transportation unit involving a ship or a ferry have the Carrier's Liability Insurance contract due to additional risks associated with maritime transportation. Estonian transportation companies have done a good job mitigating the risks regarding vehicles, cargo and the careless behaviour of drivers. There is little use of insurance products that are not directly targeted at transportation companies. The risks that may occur on the company's territory due to negligence are poorly moderated. Based on the study, it can be stated that companies have left risks associated with employees' medical treatments abroad almost completely unmitigated.

Due to price sensitivity, Estonian carriers tend to insure only the necessary. Transportation companies' knowledge of Motor Third Party Liability Insurance and Motor Hull Insurance is satisfactory, but awareness of other insurance products is poor. Carriers are increasingly beginning to find ways to provide their customers with Cargo Insurance as conveniently as possible. There is also a growing demand for Carrier's Liability Insurance.

The conclusions of the study are as follows:

- There is a lack of knowledge amongst carriers regarding insurance companies and the differences between their products.
- All transport companies surveyed have insured all or part of their fleet with Motor Hull Insurance.
- All carriers buy insurance products through insurance brokerage firms.
- Distrust is felt towards insurance.
- Road carriers operating in Estonia are not aware of the risks associated with their employees.
- Companies do not map their risks well enough.
- Transport companies are highly price sensitive towards insurance products.
- Health risks in employees are mitigated poorly.

Below are the author's suggestions for improving the market situation:

- Further training should be given to drivers.
- Better marketing could be implemented by insurance companies.

- Insurance companies or brokers could offer the service of mapping the risks of carriers and making an offer based on that.
- Carrier firms could assign the task of dealing with insurance issues and making reasoned decisions to an employee.

The author of this Bachelor's thesis believes that this topic could be further researched in the future. For instance, it would be beneficial to find out how the owners of the goods feel about insurance products and whether their choice of carriers depends on them. Also, whether or how often the owners themselves buy Cargo Insurance and for what reasons is it purchased or not. In addition, it could be explored whether carriers' insurance needs and risk mitigation have changed and whether the market situation has shifted. Probably such a study will not be necessary any earlier than at least ten years after the writing of this thesis.

The results of this Bachelor's thesis are valuable to road carriers for making insurance decisions. They also help insurance companies and brokers in marketing their products and to form a better understanding about the current market situation and the needs of carriers.

KASUTATUD ALLIKATE LOETELU

- Autovedaja vastutuskindlustus.* Compensa Vienna Insurance Group. Kättesaadav: <https://compensa.ee/ee/ariklient/transport/autovedaja> , 4. märts 2019.
- Bínová, H. (2016) *Risk in Transportation of Items in Multimodal Transport.* Kättesaadav: https://www.researchgate.net/publication/316281124_RISKS_IN_TRANSPORTATION_OF_ITEMS_IN_MULTIMODAL_TRANSPORT , 4. märts 2019.
- ERGO Insurance SE koolitusmaterjal.
- Ettevõtte reisikindlustus.* Kindlustusest Kindlustusmaakler OÜ. Kättesaadav: <https://www.kindlustusest.ee/tooreisid> , 30. märts 2019.
- Ettevõtte varakindlustus.* Seesam Insurance AS. Kättesaadav: <https://www.seesam.ee/ariklient/ettevotte-varakindlustus/> , 4. märts 2019.
- Ettevõtte varakindlustuse tingimused. 1/2014.* Seesam Insurance AS. Kättesaadav: https://www.seesam.ee/doc/Seesam_Ettev%C3%B5tte_varakindlustuse%20tingimused_1_2014_EST.pdf , 4. märts 2019.
- Kahjukindlustuse kahjusuhted.* Finantsinspektsioon. Kättesaadav: https://www.fi.ee/koond/kahju_suhted.php , 1. mai 2019.
- Kaskokindlustus.* Seesam Insurance AS. Kättesaadav: <https://www.seesam.ee/ariklient/kaskokindlustus/> , 4. märts 2019.
- Kaskokindlustuse tingimused. S100/2017.* PZU Kindlustus. Kättesaadav: <https://pzu.ee/wp-content/uploads/2018/04/Kaskokindlustuse-tingimused-S100-2017-EST-Kujund.pdf> , 4. märts 2019.
- Kellele ja miks?* Compensa Vienna Insurance Group. Kättesaadav: <https://compensa.ee/ee/ariklient/transport/autovedaja/kellele-ja-miks> , 30. märts 2019.
- Laherand, M.-L. (2008). Kvalitatiivne uurimisviis. Tallinn: OÜ Infotrükk.
- Liigand, J. (2005). Ettevõtte riskid: Äratundmine ja maandamine. Tallinn: Äripäeva Kirjastus.
- Logistiku ABC. Abiks algajale logistikule. Arco Transport AS. Kättesaadav: <https://arcotransport.ee/wp-content/uploads/2013/07/Logistiku-ABC-2013-printimiseks.pdf> , 19. aprill 2019.
- Paas, K. (2008) *Kindlusta kilosid ja hinda.* Kättesaadav: <https://www.aripaev.ee/uudised/2008/07/06/kindlusta-kilosid-ja-hinda> , 4. märts 2019.

- Pikalev, J. (2011) *Röövid ja vargused pole kadunud*. Kättesaadav: <https://www.aripaev.ee/uudised/2011/04/18/roovid-ja-vargused-pole-kadunud> , 4. märts 2019.
- Sarapik, R. (2004) *Kauba kindlustamine päästab rahakahjust*. Kättesaadav: <https://www.aripaev.ee/uudised/2004/03/08/kauba-kindlustamine-paastab-rahakahjust> , 29. aprill 2019.
- SDR. Eesti Pank. Kättesaadav: <https://www.eestipank.ee/eesti-pank/rahvusvaheline-valuutafond/sdr>, 10. aprill 2019.
- Šimák, L. (2007) *Risk in Operation of Transport Processes*. Kättesaadav: https://mtc-aj.com/library/136_EN.pdf , 4. märts 2019.
- Transpordiettevõtte vastutuskindlustuse tingimused. F100/2015*. PZU Kindlustus. Kättesaadav: <https://pzu.ee/wp-content/uploads/2017/12/Transpordiettevotte-vastutuskindlustuse-tingimused-F100-2015-1.pdf> , 4. märts 2019.
- Vastutuskindlustus*. Gjensidige Grupp. Kättesaadav: <https://www.gjensidige.ee/ariklient/vastutuskindlustus> , 30. märts 2019.
- Vastutuskindlustus*. Seesam Insurance AS. Kättesaadav: <https://www.seesam.ee/ariklient/vastutuskindlustus/> , 4. märts 2019.
- Vedaja vastutuskindlustus + veosekindlustus, FCA, 1(2)*. Draakon OÜ. Kättesaadav: <https://draakon.weebly.com/skeem-cmr--veosekindlustus.html#> , 7. mai 2019.
- Veoautodega toimunud liikluskindlustusjuhtumid 2007-2016*. Eesti Liikluskindlustuse Fond. (2017) Kättesaadav: https://www.lkf.ee/sites/default/files/Veoautod_2007_20162.pdf , 4. märts 2019.
- Vissak, I. (2008) *'Kõikide riskide' kaitse võib alt vedada*. Kättesaadav: <https://www.aripaev.ee/uudised/2008/11/10/koikide-riskide-kaitse-voib-alt-vedada> , 4. märts 2019.
- Vissak, I. (2014) *Logistika. Veosekindlustus seisab kaubaomanike huvide eest*. Kättesaadav: <https://www.aripaev.ee/uudised/2014/03/03/logistika-veosekindlustus-seisab-kaubaomanike-huvide-eest> , 4. märts 2019.
- Võlaõigusseadus. RT I 2001, 81, 487.

LISAD

Lisa 1. Veoautodega toimunud liikluskindlustusjuhtumid 2007-2016

Aasta	Liikluskindlustusjuhtumite arv, kus veoauto oli kannatanu			Liikluskindlustusjuhtumite arv, kus veoauto oli kahju põhjustaja			Liikluskindlustusjuhtumite arv, kus osales veoauto		
	Toimunud Eestis	Toimunud välismaal	Kokku	Toimunud Eestis	Toimunud välismaal	Kokku	Toimunud Eestis	Toimunud välismaal	Kokku
2007	469	144	613	2 042	875	2 917	2 401	1 005	3 406
2008	416	152	568	1 654	810	2 464	1 954	955	2 909
2009	265	153	418	1 061	741	1 802	1 265	887	2 152
2010	381	194	575	1 547	1 006	2 553	1 836	1 182	3 018
2011	369	184	553	1 555	1 086	2 641	1 811	1 245	3 056
2012	393	199	592	1 557	1 109	2 666	1 831	1 280	3 111
2013	411	253	664	1 626	1 061	2 687	1 894	1 282	3 176
2014	386	204	590	1 745	1 074	2 819	1 996	1 247	3 243
2015	385	186	571	1 709	1 139	2 848	1 967	1 303	3 270
2016	454	218	672	1 981	1 161	3 142	2 301	1 344	3 645

Allikas: Eesti Liikluskindlustuse Fond (2017, 1)

Lisa 2. Transpordiettevõtete läbiviidud intervjuu küsimused

1. Mis liiki kindlustustooteid kasutate:
 - Veosekindlustus?
 - Autovedaja vastutuskindlustus ehk CMR-kindlustus?
 - Sõiduki- ehk kaskokindlustus?
 - Ettevõtte tegevuse vastutuskindlustus?
 - Meditšiiniabikindlustus?
 - Ettevõtte varakindlustus?
2. Mille põhjal tegite valiku just selliste kindlustustoodete kasuks? Milliseid kriteeriumeid võtsite arvesse valiku tegemisel?
3. Kui suur on firma autopark?
4. Kui suur on aastane veoste arv?
5. Kui suur on keskmine veose rahaline väärtus?
6. Kui suur osa vedudest on Eesti-sisesed (%)?
 - Skandinaavia riikidega seotud (%)?
 - Euroopa Liidu sisesed (va Skandinaavia) (%)?
 - SRÜ riikidega seotud (%)?
7. Kas ja kui tihti kasutate vedudel meretransporti (veoauto transporditakse laevaga kuhugile) (%)?
8. Kui suur osa vedudest on import Eestisse (%)?
9. Kui suur osa vedudest on eksport Eestist (%)?
10. Kui suur on eri liiki saadetiste osakaal (ligikaudne %):
 - ADR?
 - Kergesti purunevad saadetised?
 - Kergesti riknevad saadetised?
 - Eriveosed (projektiveod, ülegabariidsed veod jne)?
11. Kas firma on oma suhtumist kindlustuse tähtsusse viimastel aastatel muutnud? Hakanud vähem/rohkem kindlustama?
12. Kas kindlustusteenust ostetakse otse kindlustusfirmadelt või läbi kindlustusmaaklerfirmade?
13. Milliseid riske hinnatakse kõige suuremaks enda firma tegevuse seisukohast?
14. Kas oskate nimetada kindlustusseltse, kus saab teha vedaja vastutuse kindlustust või veose kindlustust?
15. Kas soovite veel midagi lisada/kommenteerida?

Lisa 3. Kindlustusfirmadega läbiviidud intervjuu küsimused

Kõik küsimused hõlmavad ainult maanteetranspordifirmasid:

1. Mis on kõige populaarsem transpordifirmadele pakutav kindlustustoode? Kõige vähem populaarsem?
2. Milline on Eesti kindlustusmaastik? Kas pigem kindlustatakse ainult hädavajalik või rohkem kui vaja?
3. Millised on teie arvates transpordifirmade kõige suuremad riskid?
4. Millised riskid on teie arvates transpordifirmadel puudulikult maandatud või maandamata?
5. Kas Eesti kindlustusmaastikul on märgata uusi trende? Mis on muutumas?
 - Veosekindlustuse vallas?
 - Autovedaja vastutuse kindlustuse vallas?
 - Kaskokindlustuse vallas?
 - Ettevõtte tegevuse vastutuse kindlustuse vallas?
 - Meditšiiniabikindlustuse vallas?
 - Ettevõtte varakindlustuse vallas?
6. Kui kasumlikud või kahjumlikud on antud tooted kindlustusseltsile? Kui on võimalik, siis võiks välja tuua mõned arvulised väärtused.
 - Autovedaja vastutuskindlustus?
 - Veosekindlustus?
7. Kas kahjujuhtumite arv sõltub transpordifirmade omadustest? (Suur autopark, väike autopark? ADR? Eriveosed?)
8. Kuidas turustate transpordifirmadele kindlustustooteid? Kuidas oleks mõistlik läheneda potentsiaalsele kliendile?
9. Kellele neid tooteid turustate? Kes on sihtrühmad? (Kas suured transpordifirmad, väiksed? Ohtlikud veosed, mitte?)
10. Kuidas kujuneb eri kindlustustoodete hind? Millest see sõltub?
 - Veosekindlustus?
 - Autovedaja vastutuse kindlustus?
 - Kaskokindlustus?
11. Millised on „tublid kliendid“? Millised on problemaatilised kliendid?
12. Milliseid soovitusi pakute transpordiettevõtetele?

13. Kui kõrgeks hindate transpordifirmade teadlikkust kindlustustoodetest? Kas firmade vahelised erinevused on suured?
14. Kas soovite veel midagi antud teemal lisada?

Lisa 4. Veofirmadega läbiviidud intervjuu vastused

	Ettevõtte 1	Ettevõtte 2	Ettevõtte 3	Ettevõtte 4	Ettevõtte 5	Ettevõtte 6	Ettevõtte 7
Veosekindlustus	Jah	Ei	VÕS kohaselt	Jah	Ei	Jah	Jah
CMR-kindlustus	Jah	Jah	VÕS kohaselt	Jah	Ei	Jah	Jah
Kaskokindlustus	Jah	Jah	Jah	Liisinguautodel	Liisinguautodel	Jah	Jah
Ettevõtte tegevuse vastutuskindlustus	Ei	Jah	Jah	Ei	Ei	Ei	Jah
Meditsiiniabikindlustus	Ei	Ei	Ei	Jah	Ei	Ei	Ei
Ettevõtte varakindlustus	Jah	Jah	Ei	Ei	Ei	Jah	Jah
Autopark	60+	70+	12 kuni 14	40	4	11	21
Aastane veoste arv	Ei oska vastata	100 000+	8 400	10 750	280	1 500	5 500
Keskmine veose väärtus	30 000 - 50 000	100 000+	500 - 1 000	3 000 - 4 000	600 - 1 000	50 000	30 000
Eestisisene	7 - 8%	ca 20%	100%	15%	99,9%	ca 45%	95%
Skandinaavia	7 - 8%	ca 40%	-	30%	0,1%	ca 45%	5%
Euroopa Liit	ca 84%	ca 40%	-	55%	-	5 - 10%	-
SRÜ riigid	-	-	-	-	-	5 - 10%	-
Meretransport	70%	50%+	-	4 - 5 korda kuus (ca 0,5%*)	-	45%	4 korda nädalas (ca 4%*)
Import	42%	35%	-	1%	-	10%	5%
Eksport	50%	45%	-	84%	0,1%	45%	-
ADR	2%	10-20%	-	-	-	-	98%
Kergesti purunev	2%	20-30%	5%	-	-	-	-
Kergesti riknev	65-70%	-	-	-	-	-	-
Eriveosed	-	-	-	-	-	100%	-

* Autori arvatatud

Allikas: Autori koostatud