

Перспективы развития страхования грузов в ДФО

Шпортко Ольга Валерьевна

*Хабаровский государственный университет экономики и права
студент*

Научный руководитель:

Гасанов Эйваз Али оглы

*Хабаровский государственный университет экономики и права
д.э.н., профессор*

Аннотация

Рассмотрено состояние рынка страхования грузов в ДФО. Дана характеристика страхования грузов в целом. Показана динамика рынка страхования грузов. Дан анализ проблем рынка страхования грузов и определены направления совершенствования рынка страхования грузоперевозок в ДФО.

Ключевые слова: страхование, страхование грузов, грузоперевозки, рынок страхования, имущественная ответственность, страховая деятельность.

Prospects for the development of cargo insurance in the far Eastern Federal district

Shportko Olga Valerievna

*Khabarovsk State University of Economics and Law
student*

Scientific adviser:

Gasanov Eyvaz Ali ogli

*Khabarovsk State University of Economics and Law
Doctor of Economics, professor*

Abstract

The state of the market of cargo insurance in the far Eastern Federal district. The characteristic of cargo insurance in General is given. The dynamics of the cargo insurance market is shown. The analysis of the problems of the cargo insurance market is given and the directions of improvement of the cargo insurance market in the far Eastern Federal district are determined.

Keywords: insurance, cargo insurance, cargo transportation, insurance market, property liability, insurance activities.

Под страхованием понимается система экономических отношений связанная с защитой имущественных интересов физических и юридических

лиц, где страховщик обязуется при наступлении страхового события, которое будет признано страховым случаем, выплатить страховое возмещение страхователю. Это есть денежная компенсация за счет страхового фонда формируемого страховщиком для покрытия ущерба в имущественном страховании [1, 2].

Транспортное страхование – это один из подразделов имущественного страхования. Под имущественным страхованием понимается, страхование имущества физических и юридических лиц, которое находится в собственности страхователя, либо имущества арендуемого им [3].

Транспортное страхование – это совокупность видов страхования от рисков, возникающих на различных путях сообщения – морских, речных, воздушных, сухопутных, смешанных и т.д. Объектами страхования выступают как сами транспортные средства, так и перевозимые грузы. Страхование транспорта без страхования перевозимых грузов называется каско. При этом страхование только перевозимого груза называется – карго [4].

В рамках развития международной торговли, страхование стало необходимой частью каждой внешнеторговой сделки. Страхование грузов – считается одним из более распространенных видов страховых операций, где страхователь может выступать в форме любого юридического и физического лица, являющимся грузоотправителем или грузополучателем [4].

Несмотря на пессимистичные прогнозы большинства страховщиков о будущих подорожаниях страховки на грузоперевозки, большинством мнений определено, что данный вид страхования имеет большое будущее, поскольку рынок страхования грузов полностью зависит от спроса на перевозки грузов. Пессимистичные прогнозы были связаны с уменьшением объема работ грузоперевозчиков, растущими в цене рисками из-за девальвации рубля и сокращением спроса на грузоперевозки в связи с вынужденной экономией транспортных компании. Рынок транспортных услуг и соответственно страховой рынок стабилизировался, по мнению аналитиков в 2018 г., он простимулирует как внешнее, так и внутреннее карго, то есть – международное страхование грузов и страховку для перевозок по всей России [5]. Первыми улучшения в сфере качества обслуживания 2018 года почувствовали клиенты железнодорожных грузоперевозчиков:

Во-первых, в РЖД отмечается стабильность в приросте объемов нагрузки по всем ходовым категориям товаров, такими как лес, зерно, уголь, металлопрокат и т.д.

Во-вторых, контейнеризация железнодорожной доставки грузов развивается высокими темпами, можно даже сказать выше среднероссийских - плюс 18,9% по сравнению с уровнем 2016 года.

Общий объем перевозок контейнеров и темпы его роста стали рекордными. Соответственно, спрос на страхование грузов увеличился. Следует заметить, что контейнерные грузы очень привлекательны для АО «РЖД». Это связано с тем, что они относятся к грузам II тарифного класса наравне с нефтью и зерном [6].

В первом квартале 2018 г. объем контейнерных перевозок на Дальневосточной железнодорожной дороге составил 109,2 тыс. контейнеров в 20-футовом эквиваленте (TEU). В них было отправлено 1,2 млн. т., то есть на 26,6% больше уровня прошлого года. При этом в марте было перевезено 39,7 тыс. TEU с 470,6 тыс. т. грузов. Это на треть превысило показатель аналогичного периода 2017 г [7].

О росте контейнерного потока свидетельствует и портовая статистика. В соответствии с данными Ассоциации морских торговых портов РФ, контейнерооборот терминалов Дальневосточного бассейна с января по март увеличился на 14% до 257,63 тыс. TEU [8].

Дальневосточный морской торговый порт связывает увеличение перевалки контейнерных грузов с развитием морских контейнерных сервисов. На сегодняшний день через порт проходят 15 регулярных каботажных и международных линий, которые соединяют Дальневосточные регионы России с 8 странами мира.

Спрос на перевозки грузов, несомненно, растет из года в год. В свете последних событий, в условиях усложняющихся санкций и колебаниями курса рубля идет перенацеливание рынка с импортных товаров на товары российского производства. Так, к примеру, несоизмеримо с предыдущими годами увеличился спрос на перевозку с Дальневосточных регионов морепродуктов, рыбы, морской капусты в западные регионы России. И дальневосточные производители прекрасно понимают, что без страховки им не обойтись. За прошедший 2017 год объем перевозок и страхования грузов ДФО увеличился с 159,4 до 170 млн. руб. или на 6,7 % [9].

Проанализируем обстановку на рынке страхования грузов Дальнего Востока, а также перспективы его развития. Большинство грузовых потоков ДФО проходит через порты Владивостока, Сахалина, Ванино, Советской Гавани, Де-Кастри, Николаевска-на-Амуре, Охотска и Магадана. Актуальность страхования грузов и гражданской ответственности для компаний, занимающихся обработкой и хранением грузов в порту (стивидоры), компаний, оказывающих услуги лоцманской проводки, и других организаций [10]. Как правило, убытки, которые может понести предприятие из-за деятельности портовых операторов, зачастую очень велики и в ряде случаев носят катастрофический характер. Этому есть несколько объективных причин:

Во-первых, это высокая концентрация грузов на небольшой территории, что приводит к кумуляции рисков;

Во-вторых, это высокая стоимость имущества третьих лиц (суда, гидротехнические сооружения, дорогостоящие грузы и др.);

В-третьих, это высокая вероятность возникновения комплексного убытка, возникшего из реализации нескольких рисков в рамках одного события, например в результате падения на палубу контейнера повреждается не только контейнер, но и находящийся в нем груз, и судно. В связи с этим большинство потенциальных страхователей предпочтут воспользоваться продуктами страховых компаний для защиты своих имущественных

интересов, не только на случай причинения вреда грузу, судам, контейнерам, вагонам и другому имуществу других лиц, жизни и здоровью граждан, окружающей среде, но и на случай возникновения дополнительных расходов связанных с застрахованной деятельностью, например демередж [11]. Гарантия финансовой стабильности вне зависимости от случайных факторов, формирование надежного бренда и стабильного клиентского портфеля за счет полного и своевременного выполнения как договорных, так и деликатных обязательств перевешивают небольшие затраты на страхование. Ведь как говорил Джон Д. Рокфеллер: «Никогда не экономьте на рекламе, охране и страховке, и ваши дела пойдут в гору» [12].

Какие же перевозки в России самые рискованные? Если говорить о повреждениях грузов, которые связаны с состоянием дорог, наиболее рискованными являются перевозки хрупких грузов (хрусталь, фарфор, стекло, оборудование). В случае перевозки ценных грузов (деньги, драгоценности, товары розничной торговли) наиболее ожидаемый риск – "хищение". При перевозке опасных грузов (нефти, газа, топлива) следует учитывать в первую очередь их взрывоопасность.

Страхование грузов пока не стало сверхпопулярной услугой среди предпринимателей. Статистика Центрального Банка России показывает, что за прошедший 2017 год страховыми компаниями было возмещено более 60 тысяч убытков по страхованию грузов.

Основные повреждения были связаны с хищением застрахованного имущества – более 6 % от общего числа убытков, на которые приходится около 40 % произведенных выплат. Далее идут повреждения в результате аварий и дорожно-транспортных происшествий, они занимают 2 % страховых случаев и 15 % выплат. Третье место по страховым возмещениям занимает нарушение температурного режима, на них приходится 1 % случаев и 4 % страховых выплат. На четвертом месте стоят убытки из-за возгорания транспорта, они занимают 3 % от произведенных выплат. Так же распространены убытки при погрузке и выгрузке груза [14,15].

На данный момент времени основная клиентура по данному виду страхования складывается из компаний, которые вынуждены страховать груз по условиям контрактов. В большинстве случаев груз страхуют те предприниматели, которые уже понесли убытки, связанные с повреждением или гибелью груза при перевозках, и знают, что это обойдется им дороже, нежели приобрести полис. Все чаще страхуют грузы малые предприниматели, для которых потеря товара ставит под удар весь бизнес. И с каждым годом количество страхователей грузов увеличивается, их "сознательность" растет, преимущества страхования становятся все более очевидными.

Проблемы на данном рынке в ДФО зачастую те же, что и в целом у российского страхового рынка. В принципе он обладает потенциалом роста, но страдает из-за демпинговых войн [13]. Каким бы не был сбалансированным страховой портфель, дальнейшее снижение ставок будет работать против самих страховщиков. Специфической чертой рынка

страхования грузов, является перекося в сторону страхования ответственности перевозчиков. При этом грузоотправители неоправданно заменяют страхование грузов требованиями к перевозчикам страховать свою ответственность. По мнению многих экспертов, необходимо введение ограниченной ответственности перевозчика, как это происходило на западном рынке, это сможет дать толчок к осознанию необходимости страховать в первую очередь сам груз [16]. Так же тормозит развитие данного сегмента рынка отсутствие законодательной базы, регулирующей отношения грузовладельцев с экспедиторами и перевозчиками. Чаще всего в роли экспедитора выступают агенты-посредники между грузовладельцем и грузоперевозчиком, не участвуя при этом в документообороте. Такое положение часто приводит к мошенничеству.

У грузовладельцев на рынке перевозки грузов в ДФО вопрос о том, страховать груз или нет, вообще не должен звучать. Страхование груза является именно тем механизмом, который с точки зрения компенсации финансовых потерь грузовладельцев при реализации крупных проектов, связанных с поставками различных товаров, продемонстрировал наибольшую эффективность. Вопрос должен звучать иначе - каким образом, у какого страховщика, от каких рисков следует застраховать тот или иной груз, чтоб обеспечить максимальный уровень надежности страховой защиты от опасностей перевозки.

В процессе изучения данной темы можно сделать вывод, что сегодня появилась острая необходимость развития страхового рынка перевозки грузов Дальнего Востока. В первую очередь правительству края необходимо решить вопросы с законодательной базой, налогообложением, обеспечить защиту интересов страхователя. Во вторую очередь обеспечить выгодность страхования для граждан, необходим переход от «товароориентированности» к настоящей «клиентоориентированности». Страхование грузов имеет большие перспективы развития за счет компаний, занимающихся страхованием грузов, рассматривающих эту услугу в качестве рычага для увеличения объемов собираемых премий. Грузовладельцы не спешат в офисы страховых компаний за полисом, а страховщики делают недостаточно, чтобы убедить в необходимости страхования груза.

Программа страхования грузов требует доработки. Отсутствие учебной базы для молодых страховых агентов, невосприятие страхования грузов как необходимой категории страхования на уровне правительства края, приводит к тому, что данная категория страхования развивается сама по себе, плывет по течению. Недооценка страхования грузов подрывает престиж страховой сферы перед западными компаниями, где данный вид страхования особенно развит. Низкий спрос на знания области страхования грузов практически исключает потребность в профессиональном изучении этого вопроса.

Для повышения объемов страхования грузов можно предложить следующие рекомендации:

- увеличить ставки вознаграждений для страховых агентов по страхованию грузов, чтобы повысить мотивацию заключения договоров;

– увеличить качество проведения акций реклам данного вида страхования, баннеры и реклама на TV может существенно увеличить количество потенциальных клиентов для страховых компаний;

– выработать методики по урегулированию убытков, не допуская задержки выплат страховых возмещений, так как возникает недоверие к страхованию как фактора защиты владельцев грузов;

– разработать и внедрить методы повышения надежности системы страхования грузов, для чего установить единые требования и стандарты предоставления страховых услуг, применяемых практике западных компаний;

– разработать страховые продукты индивидуально связанные с особенностями грузоперевозок на территории ДФО;

– разработать электронную форму страхования грузов онлайн, для удобства и оперативности клиентов, а так же возможности сделать расчет стоимости страховки через онлайн-калькулятор и застраховаться удаленно;

– разработать полис единого образца с едиными тарифами (коробочный продукт) для малых предприятий в зависимости от вида деятельности последних

– разработать нормативы, методы и показатели платежеспособности и финансовой устойчивости на основе отчетов, составленных в соответствии с международными стандартами ценообразования страхования грузов;

– установить участникам страхования грузов требования, позволяющие выполнить возложенные на них функции, а также разработать комплекс мер, запрещающих доступ к руководству страховой компанией лиц, допустивших финансовые злоупотребления или мошенничества.

Выполнение даже части мер позволит возобновить работу по регулированию на законодательном уровне страхования, которое должно отвечать требованиям уровню развития спроса на страхование грузоперевозок.

Проблемы на пути развития страхования грузов могут быть успешно разрешены обучением молодых кадров до соответствующего уровня экономического мышления и признания низкого спроса на знания в области страхования грузов.

Библиографический список

1. Гражданский кодекс РФ. Глава 48 «Страхование» от 26.01.1996 г. № 14–ФЗ (ред. от 18.04.2018). // Консультант Плюс
2. Закон РФ от 27.11.1992 № 4015-1 (ред. от 31.12.2017) «Об организации страхового дела в Российской Федерации». // Консультант Плюс
3. Словарь страховых терминов. URL: <http://www.insur-info.ru/dictionary/>
4. Шепелин Г.И. Транспортное страхование : учебное пособие. М: Альтаир – МГАВГ, 2016. 135 с.
5. Рынок страхования грузов. URL: <https://www.galaxyinsurance.ru/poleznoe/blog/ryinok-strahovaniya-gruzov->

- strahovschiki-jdut-uvelicheniya-sprosa-po-ryadu-uslug/
6. Контейнеры идут в рост. URL: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1399620&archive=2018.01.19>
 7. Контейнеризация по-дальневосточному. URL: <http://www.portnews.ru/digest/19902/>
 8. Ассоциация морских торговых портов. URL: <http://www.morport.com/>
 9. Страховой рынок Дальнего Востока. URL: <http://www.insur-info.ru/press/132800/>
 10. Лоцманская проводка судов. URL: <https://www.seaspirit.ru/navigator/ups/locmanskaya-provodka-sudov.html>
 11. Понятия демередж URL: http://www.globalfs.ru/news/2013/12/26/news_94.html
 12. Сплетухов Ю.А., Дюжиков Е.Ф. Страхование. М.: Инфра–М, 2015. 320 с.
 13. Демпинг – URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%C4%E5%EC%EF%E8%ED%E3>
 14. Официальный сайт Центрального Банка России – URL: <https://www.cbr.ru/statistics/>
 15. Статистика ЦБ РФ показала основные причины выплат страховщиков по полисам страхования грузов – URL: <https://infinica.ru/statistika-tsb-rf-rokazala-osnovnyie-prichinyi-vyiplat-strahovshhikov-po-polisam-strahovaniya-gruzov.php>
 16. Перспективы для грузоперевозок в 2017 году. URL: <http://ubi-logistic.com.ua/2017/11/10/perspektivyi-dlya-gruzoperevozk-v-2018-godu/>