

нейшее в России проектное финансирование непосредственно связано с трубопроводным транспортом. Проект «Сахалин-2» получил от Японского банка международного сотрудничества 3,7 миллиарда долларов. Подписанием договора второй этап «Сахалина-2» установил новый российский рекорд по сумме заемных средств, получаемых в рамках проектного финансирования.

Рассмотрев положительные стороны проектного финансирования, предлагаю активно внедрять этот механизм привлечения средств.

*О.Л. Домнина, И.В. Гарахина*  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## **СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ: ОСОБЕННОСТИ И ПУТИ РАЗВИТИЯ**

Перевозка грузов сопровождается многочисленными рисками, в результате наступления которых владелец груза может нести большие убытки. С другой стороны, данный вид страхования у нас в стране не получил достаточного распространения. Поэтому возникает необходимость исследования проблем, присущих данному виду страхования, и поиска путей развития данного вида страхования.

Перевозка грузов сопровождается многочисленными рисками, в результате наступления которых владелец груза может нести большие убытки. С другой стороны, данный вид страхования у нас в стране не получил достаточного распространения. Поэтому возникает необходимость исследования проблем, присущих данному виду страхования, и поиска путей развития данного вида страхования.

На сегодняшний день в России грузы перевозятся всеми видами транспорта, годовая стоимость которых в среднем превышает совокупную годовую прибыль перевозчиков в 130 раз, средние убытки по перевозкам являются достаточно высокими. Это обуславливает необходимость применения страхования на транспорте.

Чтобы наглядно представить место страхования грузов на страховом рынке, рассмотрим его основные характеристики.

1) Структуру страховых взносов в 2011 году по отдельным видам транспортного страхования можно увидеть на рис. 1.

Как видно из рисунка, наибольшая доля премий и выплат приходится на автострахование. Страхование грузов занимает на нем небольшую долю – чуть больше 2% премий. Аналогичная ситуация наблюдается и со страховыми выплатами.

2) В страховании грузов преобладают договора с юридическими лицами. Сейчас основными клиентами страховщиков являются экспортеры, которые вынуждены страховать груз по условиям контрактов, и малые предприниматели, для которых потеря одной партии товара ставит под вопрос существование бизнеса. Остальные 50–60% компаний предпочитают не тратиться на страховку. Эксперты отмечают, что проблема кроется в отсутствии культуры страховки грузов и низком уровне товарооборота [2]. Услуги по страхованию грузов в настоящее время оказывают практически все российские страховщики.

3) Услуги по страхованию грузов в настоящее время оказывают практически все российские страховщики. Однако, несмотря на такое высокое предложение, спрос на этот вид страховки невелик. По самым оптимистичным оценкам, в России страхуется всего 40–50% грузов. При этом, на Западе эта услуга имеет массовый характер: там под 80–90% грузов обязательно приобретается полис. Собственно, та половина грузов, которая сейчас страхуется в России, в основном приходится на компании, которые работают с иностранными фирмами. Для последних такой вид страховки является

обязательным условием ведения бизнеса. Что касается внутреннего грузооборота, то на него приходится меньше чем пятая часть от всего объема застрахованных в России грузов. Причем в основном клиентами страховщиков становятся малые предприниматели [3]. Спецификой клиентуры определяется и характер товаров, которые чаще страхуют. Самые популярные для страховки товары – продукты питания, алкоголь, табак, парфюмерия, косметика и бытовая техника – как раз то, чем чаще всего торгуют малые предприятия.



Рис. 1. Структура страховых взносов по транспортным видам страхования

4) Проанализировав реальный и схемный рынки транспортного страхования, можно отметить, что в 2011 году доля «схем» на российском страховом рынке составила чуть меньше 8%. При этом наиболее «схемным» транспортным видом страхования продолжает оставаться страхование грузов. Доля схем на нем доходит до 39%.

5) Проанализировав динамику страховых взносов за 2005–2011 годы (табл. 1 и рис. 2) можно сделать вывод о том, что по страхованию грузов в отличие от других видов транспортного страхования минимум объемов премий приходился на 2008 год, а не на кризисный 2009. Это связано с началом борьбы со схемами в 2007 году по данному виду страхования. В целом же по данному виду наблюдается положительная тенденция динамики страховых премий.

Таблица 1

Динамика страховых премий за 2005–2011 годы, млн руб.

Вид страхования	2007	2008	2009	2010	2011
Транспортные виды страхования	253 707	296 120	256 560	268 520	311 663
В том числе:					
Страхование грузов	13 595	12 184	15 530	18 430	22 030

6) Компанией-лидером на рынке страхования грузов является «Группа СОГАЗ».

7) В части грузов, перевозимых по территории РФ 78% грузов застрахованы на условиях «с ответственностью за все риски», по которым страховщик несет ответственность за частичное или полное повреждение груза или его гибель, произошедшие по любой причине, за исключениями, оговоренными в договоре страхования груза.

Теперь попробуем выявить основные проблемы данного вида страхования.

Одной из них является влияние государственной монополий на средства транспортировки – железнодорожные перевозки и трубопроводы. Действительно, сегодня до 75 % внутреннего грузооборота приходится на железную дорогу и трубопроводы – сегменты крайне монополизированные. В отношении трубопроводов страховщики придерживаются единого мнения: государственная монополия тормозит развитие страхования грузов. [2]

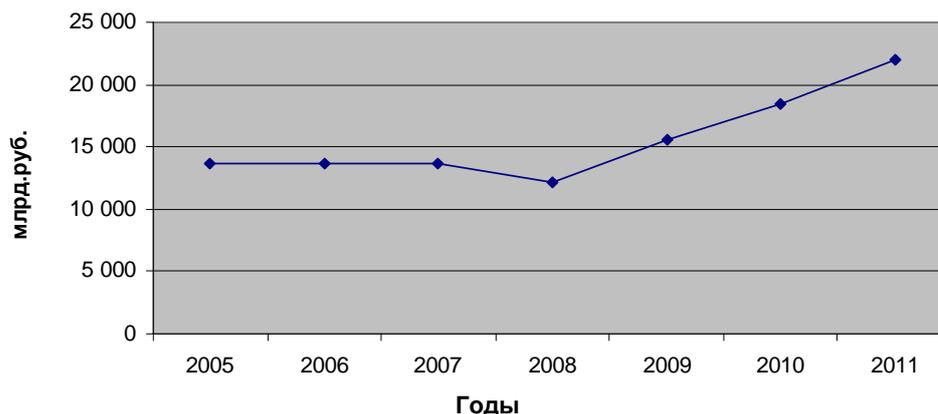


Рис. 2. Динамика страховых премий по страхованию грузов

На железной дороге бороться с доминирующим положением «избранной» компании также крайне сложно. При заключении договоров грузоперевозки грузоотправителю (или грузополучателю) рекомендуют в добровольном порядке заключить договор страхования с конкретной компанией. Компании, не согласные с таким порядком, способны поплатиться срывом сроков поставок, поскольку отделение железной дороги может притормозить подачу вагонов для перевозок. «Простым» компаниям, в число владельцев которых не входят нефтяные или железнодорожные гиганты, остаются работать в оставшихся нишах – страховать морские, авиационные и автомобильные перевозки.

Несомненно, в настоящее время также существует проблема страхового мошенничества в страховании грузов.

Крайне часто легко реализуемые товары, такие как сигареты, алкоголь, бытовая техника, отделочные материалы, попадают в поле зрения преступных сообществ.

Мошенничество с подставными машинами, а также сговор преступников с лицами, участвующими в перевозке грузов (водителями, охранниками), доставили немало хлопот специалистам страховых компаний.

В связи с этим страховщики сегодня учитывают особенности страхования грузов при их передвижении по территории РФ, при установлении ставок страховой премии, а также возможность приема разных категорий грузов на страхование.

Наиболее известными видами страхового мошенничества страхователей являются:

- Заявление страховой суммы выше действительной стоимости груза или объекта. Это позволяет установить чрезмерно высокую страховую сумму, чтобы получить большее возмещение, чем действительная стоимость застрахованного груза или объ-

екта. Все что необходимо сделать,- это представить ложную информацию при проведении преддоговорной экспертизы.

- Одновременное страхование в различных страховых компаниях. Один и тот же груз (имущество, объект), как правило, с завышенной страховой суммой, страхуется сразу в нескольких компаниях.

- Утаивание информации при заключении договора.

- Превращение незастрахованных убытков в застрахованные. Этот вид мошенничества характерен тем, что договор страхования заключается после уже свершившегося страхового случая.

- Третьи лица как соучастники «страхового случая». В этой форме мошенничества, хотя страхователь и является главным виновником, исполнение поручается постороннему (третьему лицу). Часто выбор падает на профессионального исполнителя.

- Страхователь в роли злоумышленника. Поджог как способ поправить свои финансовые дела – один из примеров этого вида мошенничества. По данным зарубежных источников, около 15 % всех случаев возникновения ущерба в результате пожара составляют именно умышленные поджоги. При этом они совершаются для присвоения застрахованного имущества и получения страхового возмещения. На российском страховом рынке такие действия характерны при страховании торговых павильонов и складов.

- Инсценировка страховых случаев. Страхователь подает претензию на убытки, которых вообще не было [4].

По некоторым оценкам, российские страховые компании в результате действий страховых мошенников понесли ущерб в 400 миллионов долларов. Эта оценка представляется довольно спорной, но проблема, тем не менее, существует.

Необходимо отметить и случаи мошенничества страховщиков. Как правило, они связаны с необоснованной отсрочкой выплаты или ее отказом, а также наличием большой доли «схем» в данном виде страхования.

Однако, несмотря на сказанное, как видно из табл. 1 и рис. 2 рынок страхования грузов растет. Дело в том, что развитие страхования грузов зависит от количества перевозок. А они увеличиваются из года в год.

Основными критериями, влияющими на развитие страхования грузов, являются: традиционно тормозящая роль государственного и законодательного регулирования, а также слабая уверенность в активности страхователей и, наконец, такие специфические критерии, важные именно по этому виду страхования, как влияние государственной монополий на средство транспортировки и развитие внутреннего страхования перевозок.

Перспективным направлением эксперты считают страхование контейнеров. Объем контейнерных перевозок в России сейчас невелик, всего около одного процента от грузооборота, но он активно развивается. Если говорить о составе страхуемой продукции, то в качестве перспективной можно отметить перевозку продуктов пищевой промышленности, а также оргтехники, бытовой и сельскохозяйственной техники, автотранспорта.

#### Список литературы:

[1] Домнина О.Л. Анализ состояния и прогноз развития транспортного страхования в 2012 году. Страховой рынок Российской Федерации в условиях вступления в ВТО: состояние и перспективы развития: материалы Международной научно-практической конференции. – Нижний Новгород: Изд-во «Автор», 2012. – С. 502–510.

[2] Цыганов А.А. Проблемы развития страхового рынка/ А.А. Цыганов – М.: ДРОФА, 2010.– 65 с.

[3] Шахова В.В. Некоторые итоги и перспективы развития страхового рынка России/ В.В. Шахова. – М.: Просвещение, 2010. – С. 57–60.

[4] [www. logisticsinfo.ru](http://www.logisticsinfo.ru)