



УДК-34

М.Н. Фомичев к.ю.н., доцент кафедры гражданско-правовых дисциплин юридического факультета института экономики управления и права (ИЭУиП) ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
А.А. Гурлова, студентка 3 курса юридического факультета института экономики управления и права (ИЭУиП) ФГБОУ ВО «ВГУВТ»
603951, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, д. 5

ДОГОВОР СТРАХОВАНИЯ КАК ЧАСТЬ ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВОЙ КОНЦЕПЦИИ ВОЗРОЖДЕНИЯ ВОДНОГО ТРАНСПОРТА РОССИИ

Ключевые слова: водный транспорт, морской транспорт, речной транспорт, страхование водного транспорта, безопасность судоходства, цифровая экономика.

Аннотация: в статье рассмотрена значимость договора страхования водного транспорта применяемого для грузоперевозок по России. Поставлены проблемы, возникающие в сфере страхования водного транспорта.

Водный транспорт уже много лет занимает значительное место по объему перевозок в мире. В современных условиях международные контакты становятся все более интенсивными [10]. В период роста цифровой экономике в рамках четвертой промышленной революции и научно-технического прогресса [11], модернизация мирового флота и водный транспорт России имеет огромное значение для внутренних и внешних перевозок массовых грузов многих стран. По водным путям осуществляется большое количество грузоперевозок и пассажирских сообщений. Вся мировая экономика использует преимущества дешевого естественного водного пути: океанов, морей и морских каналов, рек. Благодаря низкой себестоимости перевозок водный транспорт занимает почти 70% мирового грузооборота.

Россия имеет огромные территории, которые требуют наличия достаточного количества транспортных коммуникаций.

Одной из таких является водный транспорт, который делится на два вида: внутренний водный транспорт (или речной), и морской.

Морской транспорт — это вид транспорта, использующийся для массовой перевозки грузов и пассажиров, и являющийся неотъемлемой частью мировой транспортной системы, которая охватывает и объединяет разделенные морями и океанами части света. На долю перевозок по морским путям приходится более 2/3 мирового грузооборота (всех видов транспорта) Эффективность перевозок по воде, значительно больше, чем у других видов транспорта. Крупные морские суда могут одновременно перевозить тысячи тонн груза, вследствие этого себестоимость перевозок грузов одна из самых низких.

В транспортной системе России морской транспорт имеет большое значение: после железнодорожного и трубопроводного, он стоит на третьем месте по грузообороту, к тому же, при общей протяженности границ России 58600 км, протяженность морских границ велика и составляет 44 300 км. Важную роль он играет в выполнении перевозок народнохозяйственных грузов в районы Крайнего Севера и Дальнего Востока, а также

все экономические связи России с дальним зарубежьем осуществляются тоже посредством моря.

Несмотря на конкуренцию трубопроводного транспорта, количество перевозимых морем грузов продолжает расти и в настоящее время протяженность морских судоходных линий, которые эксплуатирует Россия, составляет более 1 млн. км.

Сегодня Россия также продолжает задействовать Северный морской путь. После распада СССР, этот водный маршрут был доступен для международного судоходства, однако, не пользовался успехом и только через 15 лет, им стали интересоваться многие компании. Известно, что грузооборот на Северном морском пути может вырасти до 2019 года в десять раз. Выгода его применения, в частности, для транзитных перевозок, заключается в снижении затрат на топливо, сокращении длительности рейса, в связи с чем уменьшаются расходы на оплату труда членов экипажей, а так же стоимость фрахта судна.

Морской транспорт по многим экономическим показателям выигрывает среди других видов транспорта: морские перевозки на большие расстояния намного дешевле; морские суда отличаются самой большой единичной грузоподъемностью, а морские пути - неограниченной пропускной способностью. Международные условия деятельности морского транспорта России оставались в целом благоприятными. Устойчивой работе Российского флота и морских портов страны помогала позитивная ситуация на основных товарных рынках, также поддерживала постоянное развитие морского транспортного комплекса

Морские суда перевозят наибольшую долю товара в мировом грузообороте, поскольку авиаперевозки очень дорогие и конкурентов у водного транспорта нет.

Внутренний водный транспорт (он же - речной) появился достаточно давно и широко используется в современном мире. Основное расположение внутреннего речного транспорта в течениях больших судоходных рек. Россия обладает большой и разветвленной сетью речных путей и озер, но важнейшую роль он играет в регионах, где направления основных экономических связей и речных путей совпадают (Волжско-Камский речной бассейн в Европейской части России), а также на недостаточно освоенных территориях с почти полным отсутствием других видов транспорта (Север и Северо-восток страны).

По внутренним водным путям транспортируют в основном грузы, перевозка которых не требует высокой скорости - строительные материалы, уголь, руда. Приходится констатировать факт, что водный транспорт не выдерживает скоростной конкуренции по перевозкам других грузов, для которых требуется более быстрый – железнодорожный или воздушный транспорт.

В состав речного флота входят самоходные суда грузоподъемностью 2 - 3 тысячи тонн, сухогрузы типа «Волга - Дон», танкеры грузоподъемностью 5 тысяч тонн и крупные баржи. С начала 60-х годов XX века эксплуатируются суда типа «река-море», позволяющие плавать не только по рекам, но и в стыках река - море. Данный тип судов используется не только на внутренних речных и морских путях, но и на линиях, соединяющих Волгу с портами Финляндии, Швеции, Германии и других стран.

В настоящее время функционирование многих организаций связано с эксплуатацией водного транспорта. Его использование даже при современных средствах техники судостроения и судовождения является очень опасным и дорогим предприятием. На сохранность груза и самого судна влияют многие факторы: природные условия, техническое состояние судна, тип груза, соответствующая подготовка кадрового состава и многие другие. Несомненно, данный вид деятельности может представлять большие риски для компании, которая задействует морской или речной транспорт, поскольку стоимость судов высока и при их крушении или повреждении может повлечь большие финансовые потери или даже банкротство судоходной компании.

Гарантом финансовой безопасности судовладельцев водного транспорта служит надлежаще оформленные гражданско – правовые отношения в сфере страхования, роль которых все больше возрастает в настоящее время. Заключив договор страхования, обладатель судна ограждает себя от непредвиденных имущественных потерь в рамках предмета страхования.

Морское страхование является наиболее многолетним видом страхования, так как торговля осуществлялась благодаря мореплаванию, на которое больше всего влияют действия стихий, а грузы и перевозящие их морские суда имеют существенную стоимость, а их гибель приносила владельцам крупные убытки, что заставило их искать пути восстановления потерь объема своего имущества.

Морское страхование должно обеспечить бесперебойное функционирование водного транспорта, своевременное и полное возмещение потерь доходов, оптимизацию деятельности страховых организаций.

В России, в результате кризисной экономической ситуации сложилась нестабильная обстановка для отечественных судовладельцев и вызвала необходимость создания крупных компаний морского страхования, чтобы гарантировать собственникам сохранение их капитала.

Исследуя периоды возникновения, развития и эволюции в дореволюционной России, а также исследуя вопросы правового регулирования страхования на транспорте [7], авторы считают, что большое значение в развитии страхования внутреннего водного транспорта в России имеет нормативная и законодательная база. Наиболее важным федеральным законом стал «Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации» (КВВТ РФ), принятый 7 февраля 2001 года.[1] Принятие КВВТ имело большое значение в совершенствовании законодательства страны, так как до этого, отношения в данной сфере регламентировались сугубо подзаконным актом: «Уставом внутреннего водного транспорта ССР». Морское страхование в Российской Федерации регулирует «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» (КТМ РФ) от 30 апреля 1999 года. Так, страховщиком может быть любая организация, обладающая лицензией на реализацию данного вида деятельности. В качестве страхователя выступает юридическое или физическое лицо, заинтересованное в обеспечении безопасности имущества, находящегося в его собственности или принадлежащего ему на другом основании, документально заверенном. Это может быть лизинг, купля-продажа в кредит, аренда и другое. В соответствии со ст. 249 КТМ РФ объектом морского страхования может быть любой имущественный интерес, который связан с торговым судоходством. [2]

Становление морского страхового рынка России проходит в достаточно не стабильных и сложных условиях скачков инфляции, мировых санкций и в обстановке экономического кризиса на фоне социальных проблем.

Отметим, что из-за недостатка инвестиционной деятельности в сфере водного транспорта России [8], объединенных усилий госсектора и частных инвесторов, в настоящий период затруднено развитие водного транспорта. Стоит заметить, что одной из перспективных форм государственно - частного партнерства в динамике роста данной отрасли являются концессионные соглашения.[9] Есть и положительная тенденция в отрасли. Так, на Нижегородских верфях АО "Завод "Красное Сормово, к 2019 году предполагается спустить на воду теплоход класса река-море проекта PV300. Финансирование строительства осуществляется в рамках программ Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года и Стратегии развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года.

Между тем, большинство юридических лиц пока не имеют возможности финансировать самостоятельно затратный процесс содержания, развития, не говоря уже, чтобы оплачивать страховую премию договора страхования собственного водного транспорта.

Мелкие перевозчики не в состоянии обеспечить безопасность и качество своей экономической деятельности, поскольку не имеют финансовой возможности

поддерживать суда в надлежащем техническом состоянии, проводить текущий ремонт и поддерживать в мореходном состоянии плавучие средства. Тем самым судовладельцы создают для других участников водного движения опасность, тем, а для страховых компаний повышенный фактор риска в нестабильных действиях. Считаем, что доля снижения грузооборота на водном транспорте принадлежит и из-за подобных некомпетентных действий судоходных компаний и их судовладельцев.

По данным Росстата, установлено, что в период за начало 2016-2017 годов, грузооборот на морском транспорте неизменно снижается. Если в январе 2016 года количество перевезенного груза было 4241 тысяча тонн, а в феврале - 3874,8 тысяча тонн, то в следующем году за аналогичный период, числа снизились. В частности, в январе 2017 года транспортировано 3548 тысяча тонн, в феврале - 2755,3 тысяча тонн.[3]

По итоговым данным статистики, известно, что в России наибольшее количество используемых водных транспортных средств имеют срок эксплуатации, превышающий 27 лет, естественно, чем старше судно, тем больше рисков с ним связано. Такие плавучие средства по техническим характеристикам должны быть удалены от использования. Существует потребность в создании методичных указаний в сфере страхования таких старых судов и это большая проблема. Нет единой схемы оценки степени риска. Разработать единые тарифы и условия страхования невозможно ввиду огромного разнообразия классов и видов судов типов грузов, районов плавания. В такой ситуации очень сложно включить многие риски в страховое соглашение и полностью защитить имущественные интересы лиц, занимающихся водными перевозками.

Необходимость использования наряду с российскими нормативами страхования, так же, иностранных правил создает целый ряд проблем в страховании водного транспорта из-за невозможности адаптировать условия рынка к Российским реалиям.

Считаем, что на развитие рынка страхования водного транспорта крайне отрицательно влияет отсутствие постоянного спроса на страховом рынке. Отметим, что недостаток собственного капитала страховых компаний и нецивилизованная конкуренция между ними в сфере страхования водного транспорта еще больше осложняет проблемы в исследуемой отрасли.

Существует еще один малоприятный фактор, который не позволяет развиваться рынку страхования судов - это неустойчивое финансовое положение отечественных предприятий морской индустрии, мощный флот которой безнадежно устарел. Из-за отсутствия финансирования судовладельцами, отрасль почти совсем не обновляется, а производство современных видов водного транспорта, большая часть плавучих средств, находящихся в собственности страхователей - судовладельцев подлежит списанию из-за сильного физического и морального износа, увеличивает аварийность флота страны, что делает опасным развитие отрасли морского страхования.

Тем не менее, внедрять новые речные суда в условиях экономических трудностей не выгодно их владельцам, так как старые суда из-за своей изношенности имеют низкую остаточную стоимость, а величина налога на имущество близка к нулю. Амортизационная стоимость вообще не начисляется, и при этом становится очевидным, что стоимость содержания новых судов значительно выше.[6]

В соответствии с «Концепцией развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации», были определены направления развития в сфере внутреннего судоходства на период до 2015 года. В области страхования были поставлены следующие задачи: 1. Страхование пассажиров и экипажей судов; 2. Страхование ответственности перед третьими лицами при перевозках опасных грузов и лоцманской проводке судов; 3. Страхование ответственности за негативное воздействие на окружающую среду при эксплуатации объектов водного транспорта. [4]

Однако, последние изменения, внесенные в КВВТ РФ, так и не затронули вопрос о страховании пассажиров, а также экипажей. Следовательно, задачи, поставленные «Концепцией развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации» так и не были реализованы, к тому моменту как она уже утратила силу. Следующим документом,

который ставит цели по развитию внутренних водных путей и судоходства становится Стратегия по развитию внутреннего водного транспорта». Стратегию планируется реализовать в два этапа: I этап – до 2020 года, II этап – 2021–2030 годы.[5]

Для того чтобы создать благоприятные условия для развития рынка страхования водного транспорта, необходимо финансировать потенциальных страхователей-судовладельцев, создать сеть компаний, которые будут сертифицировать техническое состояние судов, создать общую постоянную базу страхового капитала всех организаций по страхованию в сфере водного транспорта. Усиленно внедрять правовые механизмы, методики и способы сокращения затрат при максимальной эффективности цифровой экономики.

Необходимо постоянно совершенствовать методы расчета страховых тарифов, искать способы снижения страховых взносов, при этом не исключать их патентование.[12] Следует добиться восстановления системы подготовки морских кадров в закрытых учебных заведениях и обеспечить флот квалифицированным штатом. Соответствующие службы должны постоянно контролировать деятельность водного транспорта по безопасности по отношению к окружающей среде. Специалисты Российского морского регистра должны следить за выбытием старых, не пригодных к эксплуатации по техническим характеристикам, кораблей из флота.

Реализация всех этих мер позволит не только возродить Российский флот, но и создать современный Российский рынок страхования морского и речного транспорта, так как «продолжает решать важнейшие задачи в различных сферах жизнедеятельности общества». [13]

Список литературы:

- [1] Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 N 24-ФЗ (редакция от 03.07.2016)
- [2] «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ (редакция от 07.02.2017)
- [3] http://gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport [Электронный ресурс] (Дата обращения 20.04.2017)
- [4] Распоряжение Правительства РФ «Об одобрении проекта Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации» от 3 июля 2003N 909-р [Электронный ресурс] // <http://docs.cntd.ru/document/901867138> (дата обращения 20.04.2017)
- [5] Распоряжение Правительства РФ «Об утверждении Стратегии развития внутреннего водного транспорта» от 29 февраля 2016N 327-р. [Электронный ресурс] // <http://government.ru/docs/22004> (дата обращения 20.04.2017)
- [6] Минеев В. И., Лобанов Г. В. Методы определения тарифов на грузовые перевозки водным транспортом// Транспортное дело России. 2009. № 7. С. 68-70.
- [7] Чих Н.В. Правовое регулирование страхования на речном транспорте в дореволюционной России // [Вестник Волжской государственной академии водного транспорта](#). 2014. № 41. С. 38-42.
- [8] Чих Н.В., Алёхина О.К., Вискова К.А. Правовое регулирование инвестиционной деятельности в сфере водного транспорта России // [Вестник Волжской государственной академии водного транспорта](#). 2014. № 40. С. 38-44.
- [9] Чих Н.В., Вискова К.А. Правовые основы государственно-частного партнерства как формы участия государства в реализации инвестиционных проектов на водном транспорте // [Вестник Волжской государственной академии водного транспорта](#). 2015. № 44. С. 42-48.
- [10] Гусева О.Ю. Исследование этнических стереотипов молодежи и процессе межкультурных коммуникаций // [PR и реклама в изменяющемся мире: региональный аспект](#). 2007. № 5 (5). С. 145-149.
- [11] Москвин Д.П. Территория опережающего социально-экономического развития; город Саров - импульс Нижегородской области. В сборнике: [Научно-технический прогресс:](#)

Материалы научно-методической конференции профессорско-преподавательского состава, аспирантов и студентов

[актуальные и перспективные направления будущего](#) сборник материалов V Международной научно-практической конференции. Западно-Сибирский научный центр. 2017. С. 26-30.

[12] Шляхтина П.О. К вопросу о важности применения специальной терминологии в патентном праве России В сборнике: [Современные тенденции развития науки и производства](#) V Международная научно-практическая конференция: в 2-х томах. Западно-Сибирский научный центр. 2017. С. 581-584.

[13] Коломейченко Е.А., Крепак С.В., Фомичев М.Н. Теоретические и правовые аспекты государственного управления внутренним водным транспортом в России [Евразийский юридический журнал](#). 2017. № 4 (107). С. 145-147.

**CONTRACT of INSURANCE AS PART of CIVIL LEGAL CONCEPTION is In
REVIVAL of WATER-CARRIAGE of RUSSIA**

Fomichev M.N., Gurlova A.A.

Keywords: water-carriage, marine transport, river transport, insurance of water-carriage, safety of navigation, digital economy.

Annotation: in the article meaningfulness of contract of insurance of water-carriage is considered applied for грузоперевозок on Russia. Problems arising up in the field of insurance of water-carriage are put.