

УДК 368.2

Домнина Ольга Леонидовна¹, доцент кафедры логистики и маркетинга
e-mail: o-domnina@yandex.ru

Бугченко Виктор Николаевич¹, главный научный сотрудник
e-mail: ynb@rambler.ru

¹Волжский государственный университет водного транспорта, г. Нижний Новгород, Россия.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОЙ БАЗЫ ТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВАНИЯ

Аннотация. Данная работа посвящена анализу текущего состояния транспортного страхования в сложившейся геополитической обстановке. Выявлены особенности последствий введенных санкций на виды транспортного страхования, ориентированные в основном на внутренний рынок, и связанные с решением проблем, вызванных дефицита комплектующих, роста стоимости на фоне снижения доходов населения (рынок автострахования). Показано, что в видах страхования, ориентированных в основном на страхование экспортных и импортных перевозок, существуют круг отличных от первой группы проблем, в основном связанный с емкостью страхового и перестраховочного рынка и возможностью заключения договоров. В связи с этим и сформулированы основные наиболее вероятные изменения страховой нормативно-правовой базы транспортных видов страхования по обозначенным группам.

Ключевые слова: страхование, транспортное страхование, ОСАГО, морское страхование, страхование груза, нормативно-правовая база, перспективы развития.

Сложившаяся геополитическая ситуация оказала существенное влияние на экономику нашей страны, на ее финансовый и транспортный рынки. Поэтому представляет интерес изучение не только последствий [1], но и их влияние на возможное изменение нормативно-правовой базы, регулирующей эти рынки.

Целью настоящей статьи является анализ текущего состояния и перспектив изменения нормативно-правовой базы транспортных видов страхования.

На долю транспортного страхования приходится чуть менее трети всех страховых премий, что говорит об их существенной доли и оказываемом влиянии на страховой рынок в целом. В свою очередь, наибольшую долю страховых премий среди транспортных видов страхования составляют обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО), автокаско, страхование грузов, страхование на водном транспорте (каско и страхование гражданской ответственности владельцев водного транспорта). Страховые премии и выплаты по этим видам страхования приведены в табл. 1.

Как видно из данных табл. 1, при незначительном росте страховых премий в целом по рынку на 0,5%, ситуация в транспортных видах страхования следующая: страховые премии по автострахованию (ОСАГО +21.1%, автокаско +7.6%), страхование грузов (+22,3%), страхование на водном транспорте (+19,8%) показали положительную динамику, а остальные виды транспортного страхования показали отрицательную динамику. Такой высокий темп прироста премий объясняется по этим видам страхования усложнением логистических цепочек перевозок грузов, большая доля которых осуществляется морским транспортом. На высокие темпы роста по ОСАГО сказалось

расширение тарифного коридора и рост стоимости комплектующих, необходимых для ремонта.

Таблица 1

Динамика показателей по видам автострахования
[получены на основании данных 2]

Показатель	Абсолютные значения по годам			Доля в общем объеме, %	
	2021	2022	Отклонение, %	2021	2022
Страховые премии, млн. руб.	1808,289	1816,748	0,5	100	100
В том числе:					
ОСАГО	225,539	273,103	21,1	12,5	15,0
автокаско	204,950	220,592	7,6	11,3	12,1
страхование грузов	24,197	29,582	22,3	1,3	1,6
страхование на водном транспорте	11,413	13,674	19,8	0,6	0,8
страхование на авиационном транспорте	18,102	14,524	-19,8	1,0	0,8
Страховые выплаты, млн. руб.	720,636	793,346	10,1	100	100
В том числе:					
ОСАГО	143,226	159,71	11,5	19,9	20,1
автокаско	108,448	120,538	11,1	15,0	15,2
страхование грузов	7,585	3,91	-48,5	1,1	0,5
страхование на водном транспорте	3,930	3,244	-17,5	0,5	0,4
страхование на авиационном транспорте	4,678	2,829	-39,5	0,6	0,4
Коэффициент выплат, %	39,85	43,668	3,81	-	
ОСАГО	63,65	58,5	-5,15		
автокаско	56,10	60,04	3,94		
страхование грузов	31,35	13,217	-18,13		
страхование на водном транспорте	34,43	23,724	-10,71		
страхование на авиационном транспорте	25,84	19,478	-6,36		

В результате проведенного анализа [3-7] по итогам 2022 года были выявлены следующие тенденции:

- рост стоимости транспортных средств и грузов, дефицит запчастей привели к росту страховых сумм, страховых премий по договорам;
- росту страхового мошенничества (здесь на первом месте мошенничество с ОСАГО, что объясняется увеличением продаж подержанных автомобилей и необходимостью оформления на них полиса на фоне снижения доходов граждан и росте инфляции);
- высокая доля автомобилистов без полиса ОСАГО;
- рост онлайн продаж как стремление сокращения расходов страховщиков на ведение дела на фоне сокращения реальных доходов населения, с одной стороны, и повышение удобства для клиентов, с другой;



- увеличение страховых выплат по автострахованию в связи с ростом расценок на ремонт;
- рост доли страхового возмещения по ОСАГО в денежной форме, а не в виде ремонта;
- увеличение стоимости полисов по договорам страхования грузов, вызванное усложнением логистики перевозок, а также в связи с включением Российских территориальных вод Азовско-Черноморского бассейна в список зон повышенного риска;
- ограничению страхового покрытия для судов, которые следуют через российские территориальные воды даже транзитом;
- расширению перечня исключений из страхового покрытия, в отдельных случаях отказам в страховании;
- снижению страховой емкости отечественного страхового рынка в покрытии договоров страхования гражданской ответственности судовладельцев;
- сужению перечней страховщиков и возможностей заключения договоров страхования и перестрахования, снижение емкости страхового рынка, ориентированного на российские перевозки.

В создавшихся условиях нормативно-правовое регулирование будет претерпевать изменения. В ходе исследования были выявлены и сформулированы основные наиболее вероятные изменения страховой нормативно-правовой базы транспортных видов страхования. Они сгруппированы по двум основным блокам. Первый блок объединяет новации в области автострахования, ориентированного в основном на внутренний рынок, и связанные с решением проблем, вызванных дефицита комплектующих, роста стоимости на фоне снижения доходов населения. Второй блок – морское страхование и страхование грузов – ориентирован в основном на страхование экспортных и импортных перевозок и связан с проблемами введенных на Россию ограничений в области осуществления финансовых услуг. Рассмотрим их более детально.

1. В области автострахования:

- дальнейшее развитие усеченных программ автокаско с использованием франшиз и усеченным перечнем рисков, что вызвано ростом страховых сумм на фоне падения реальных доходов населения;
- продолжение тенденций развития цифровизации в ОСАГО (удаленных продаж в связи с одной стороны, развития сервиса в обслуживании и запросом со стороны страхователей, и с другой стороны, с целью снижения расходов на ведение дела; развитием удаленного урегулирования убытков в связи с подготовкой к запуску в повсеместное использование этой процедуры с 2025 года);
- возможное увеличение сроков ремонта автомобилей по ОСАГО с 30 до 40-60 дней в связи с дефицитом некоторых комплектующих;
- возможное изменение законодательства по ОСАГО в части допущения ремонта автомобилей ограниченным перечнем деталей, бывшими в употреблении;
- введение автоматического контроля за наличием у автовладельцев полиса ОСАГО с камер и увеличение размера штрафных санкций за его отсутствие [8].

2. В области морского страхования и страхования грузов:

- смена налаженных схем взаимодействия и партнеров среди страховщиков, перестраховщиков и брокеров, переход с взаимодействия с европейскими компаниями на компании из «дружественных» юрисдикций (например, в Иране, Китае), что сопряжено с множеством проблем (начиная с ограниченной емкости и кончая системой оплаты услуг и наличием финансовых посредников) [9];
- запуск Евразийской перестраховочной компании, соглашение об учреждении которой подписано было еще в ноябре 2022 года, но функционирование которой окончательно не запущено) [4];



- создание нормативно-правовой базы для развития конкуренции на рынке российского перестрахования (на сегодняшний день в связи с введенными санкциями существует дефицит перестраховочной емкости и пока эту нишу занимает лишь Российская национальная перестраховочная компания (РНПК));
- возможное увеличение емкости страхового и перестраховочного рынка за счет организации новых форм организации перестраховочной защиты в России (в виде кэптива, российского клуба взаимного страхования или секьюритизации перестрахования)[4,9,10].

Таким образом, в рамках проведенного исследования были выявлены основные проблемы рынка транспортного страхования, вызванные современной геополитической ситуацией, и показаны актуальные направления их решения за счет совершенствования страховой нормативно-правовой базы.

Список литературы:

1. Домнина, О. Л. Влияние санкций на транспортное страхование / О. Л. Домнина // Современная модель развития страхового рынка: приоритеты и возможности : сборник трудов XXIII Международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 01 июня 2022 года / Санкт-Петербургский государственный университет, Всероссийский союз страховщиков. – Санкт-Петербург: Издательство Санкт-Петербургского государственного университета, 2022. – С. 154-157.
2. Статистические данные Центрального банка [Электронный источник] // Сайт ЦБ. URL: // https://www.cbr.ru/insurance/reporting_stat/ (дата обращения: 05.04.2023)
3. Всероссийский союз страховщиков: для новых машин запчастей недостаточно [Электронный источник] // Сайт Ассоциации «Российские автомобильные дилеры». URL: <https://www.asroad.org/vserossijskij-soyuz-strahovshnikov-dlya-novyh-mashin-zapchastej-nedostatocno/> (дата обращения: 05.04.2023).
4. Глобальные изменения на международном рынке морских страховых услуг | репортаж seaneews по итогам по итогам III международной конференции «Риски в морском страховании: лучшие практики, российский и международный опыт» [Электронный источник] // Адвокатское бюро ЕПАМ. URL: // <https://epam.ru/ru/media/view/globalnye-izmeneniya-na-mezhdunarodnom-rynke-morskih-strahovyh-uslug-or-lessemgreaterreportazh-seaneews-po-itogam-konferencii-byuro-lessemgreater> (дата обращения: 05.04.2023)
5. Федеральный закон от 14.03.2022 № 55-ФЗ "О внесении изменений в статьи 6 и 7 Федерального закона "О внесении изменений в Федеральный закон "О центральном банке Российской Федерации (банке России)" и отдельные законодательные акты российской федерации в части особенностей изменения условий кредитного договора, договора займа" и статью 21 Федерального закона "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации"
6. Пробка из танкеров с нефтью возле проливов Босфор и Дарданеллы выросла до 26 судов [Электронный источник] // Интерфакс от 08.12.2022. URL: // <https://www.interfax.ru/business/875874> (дата обращения: 05.04.2023)
7. Полевой С. Морское страхование без англосаксов [Электронный источник] // Морские вести России от 14.02.2023. URL: // <http://www.morvesti.ru/analitika/1689/101005/> (дата обращения: 05.03.2023)
8. Домнина, О. Л. Развитие цифровой экономики как средство борьбы с мошенничеством в транспортном страховании / О. Л. Домнина // Страхование в эпоху цифровой экономики: проблемы и перспективы : Сборник трудов XIX Международной научно-практической конференции: в 2 томах , Йошкар - Ола, 05–07 июня 2018 года / Ответственные редакторы: Е.В. Злобин, Т.В. Сарычева. Том 1. – Йошкар - Ола: Марийский государственный университет, 2018. – С. 40-44



9. Морское страхование без англосаксов//Морские вести России №18 (2022)
URL: <https://morvesti.ru/analitika/1689/101005/> (дата обращения: 05.04.2023)

10. Российские страховщики ищут варианты для защиты морских судов// URL:
<https://ria.ru/20221226/strakhovanie-1841273560.html> (дата обращения: 05.04.2023)

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF THE REGULATORY FRAMEWORK OF TRANSPORT INSURANCE

Olga L. Domnina, Viktor N. Butchenko

Abstract. This work is devoted to the analysis of the current state of transport insurance in the current geopolitical situation. The peculiarities of the consequences of the imposed sanctions on types of transport insurance, focused mainly on the domestic market, and related to solving problems caused by a shortage of components, cost growth against the background of declining incomes of the population (the car insurance market) are revealed. It is shown that in the types of insurance focused mainly on export and import transportation insurance, there are a range of problems different from the first group, mainly related to the capacity of the insurance and reinsurance market and the possibility of concluding contracts. In this regard, the main most likely changes in the insurance regulatory framework of transport types of insurance for the designated groups are formulated.

Keywords: insurance, transport insurance, CTP, marine insurance, cargo insurance, regulatory framework, development prospects.

