

Особенности страхования грузоперевозок в России

А.В. ШАХОВ, заместитель генерального директора САО «ГЕФЕСТ», к.э.н.



Страховое акционерное общество «ГЕФЕСТ» — ведущая компания по страхованию технических рисков в России, обеспечивающая страховую защиту таких крупных проектов, как строительство МКАД, Третьего транспортного кольца в Москве и других проектов федерального значения. Компания создана в 1993 году в Москве. Имеет филиалы в Санкт-Петербурге, Казани, Новосибирске. С 2002 года активно занимается страхованием грузоперевозок.

Страхование грузов является одним из наиболее востребованных в нашей стране видов страхования. Это связано с тем, что перевозки грузов подвержены большому количеству различных рисков — повреждения, хищения, угона транспортного средства вместе с грузом и т.д.

Страхование внутренних грузоперевозок развито в меньшей степени, нежели экспортно-импортные операции, несмотря на то, что потенциал его огромен. Главная причина — привычка отечественных предпринимателей, полагаясь на авось, на всем экономить.

Застраховать грузы, в том числе и экспортно-импортные, сегодня можно в любой российской страховой компании (московской или региональной), имеющей лицензию на данный вид страхования. САО «ГЕФЕСТ», являясь одним из лидеров в страховании строительных рисков, несколько лет назад приступило к активному развитию услуг по этому виду страхования и в настоящее время успешно страхует внутренние грузоперевозки в любых направлениях.

Заключить договор страхования грузов, то есть выступить страхователем по договору страхования грузов, может любой из участников транспортной цепочки: грузоотправитель, грузополучатель, экспедитор, перевозчик.

Договор страхования грузов может быть заключен как на единичную, так и на несколько перевозок, осуществляемых на протяжении некоторого периода времени, например в течение года. В последнем случае заключается генеральный договор страхования грузов. (Генеральные договоры, в свою очередь, предусматривают различные схемы оплаты — кредитную, факти-

ческую и авансовую.) Заключение генерального договора страхования грузов позволяет максимально упростить документооборот, что является наиболее привлекательным для клиентов.

Страхование грузов в Российской Федерации чаще всего осуществляется в соответствии с условиями лондонских страховщиков:

- С ответственностью за все риски;
- С ответственностью за частную аварию;
- Без ответственности за повреждение, кроме случаев крушения.

Наиболее востребованным вариантом страхового покрытия является условие «С ответственностью за все риски». Эта программа пользуется наибольшей популярностью, в том числе у строительных организаций. Ее название говорит само за себя, но следует учитывать, что любое, даже самое широкое покрытие рисков имеет свои исключения. Страховая компания откажет в выплате возмещения, если груз поврежден из-за грубой неосторожности клиента или по его умыслу. Кроме того, обычно не страхуются такие риски, как повреждение груза в результате военных действий, народных волнений, забастовок, воздействия радиации. Есть и другие исключения, и обычно объем ответственности страховщика определяется индивидуально при заключении договора.

Существование менее емких страховых программ («С ответственностью за частную аварию» и «Без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения») тоже востребовано рынком. Нередки случаи, когда незачем переплачивать лишние деньги за те риски, которые либо никогда не наступят, либо для данного вида груза являются нетипичными. Специфика товара, способ перевозки и условия поставки

порой делают экономически обоснованным страхование лишь отдельных рисков, например по условиям «С ответственностью за частную аварию». В этом случае страховщик обязуется возместить убытки при повреждении, полной или частичной гибели груза вследствие воздействия огня, стихийного бедствия, залива забортной водой, крушения, столкновения транспорта с другими объектами. Однако убытки, произошедшие вследствие кражи, грабежа, разбойного нападения, повреждения грузов третьими лицами, пропажи грузов вместе с транспортными средствами, аварии — не возмещаются.

Примерно тот же круг рисков покрывается страхованием с условием «Без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения». Разница заключается в том, что возмещению подлежат убытки от полного уничтожения всего груза или его части.

Оценка рисков в страховании грузов весьма сложна. Существуют здесь и специфические проблемы. При сборе информации о заявляемом риске страховщик опирается на данные, предоставленные ему страхователем, а они не всегда бывают полными. Бывают ситуации, когда сам клиент не до конца осведомлен о текущем состоянии груза или особенностях будущей перевозки, поскольку ее организация возложена на профессионального перевозчика. К тому же грузоперевозки, особенно в рамках одной страны, — процесс весьма динамичный, их параметры могут меняться в ходе осуществления перевозки.

Страховая сумма (сумма, в пределах которой страховая компания обязуется выплатить страховое возмещение) устанавливается равной действительной стоимости грузов в месте их нахождения на момент заключения договора страхования. Подтверждением действительной стоимости грузов могут служить накладные, договор поставки, контракт или счет-фактура, прилагаемые к заявлению на страхование грузов. В стоимость грузов могут быть также включены дополнительные расходы на перевозку, экспеди-



вание, хранение. Таможенное оформление грузов производится без ограничений по размеру данных расходов, если они подтверждены документально — договором перевозки, транспортной экспедиции или хранения. Страхователь также может застраховать груз не на полную стоимость, в этом случае выплата будет производиться пропорционально.

Тарифные ставки по страхованию грузов обычно зависят от их вида и специфики, упаковки, а также от вида транспорта и дальности перевозки.

Вид транспорта во многом определяет уровень риска и, соответственно, стоимость страхования. Самыми опасными перевозками сегодня считаются автомобильные. Дело тут не только в высокой аварийности, низком качестве большинства российских дорог, отчего страдают хрупкие грузы, но и в криминогенной обстановке в отдельных регионах страны. По-прежнему велико число краж как при транспортировке, так и в момент погрузки-разгрузки. Наименее опасен авиационный и морской транспорт, а железнодорожный транспорт в рейтинге рискованности занимает среднюю позицию.

На стоимость страхования сильно влияют и особенности самого груза: чем больше внешних факторов определяют его кондицию, чем проще его испортить, тем дороже обойдется страхование. Кроме того, на стоимости услуги отражаются такие параметры, как тип упаковки, маршрут транспортировки, наличие или отсутствие

охраны, экспедитора, репутация перевозчика, размер франшизы и многие другие. И если говорить о средних размерах тарифа, то они варьируются в довольно широком диапазоне: 0,1–0,8% от страховой суммы, рассчитанной исходя из действительной стоимости груза на момент заключения договора.

Можно привести примеры средних рыночных базовых тарифных ставок на единичную перевозку некоторых видов грузов, характерных для строительных организаций:

- дерево и древесина — 0,10–0,67% от страховой суммы;
- контейнеры — 0,10–0,57%;
- механическое и электронное оборудование — 0,11–0,71%;
- металлы — 0,09–0,56%;
- техника и оборудование — 0,09–0,58%.

При заключении генерального договора страхования грузов большинство страховых компаний предлагают своим клиентам существенные скидки.

Одним из самых необходимых условий качественного урегулирования убытка по договору страхования грузоперевозок является сотрудничество с экспертными организациями при Торгово-промышленной палате, которая имеет свои представительства практически в любом городе России, а также в странах СНГ и Балтии. Процесс урегулирования убытков в этом виде страхования весьма сложен по организационным причинам: во-первых, убыток может произойти в лю-

бом, самом удаленном регионе; во-вторых, страхование грузов предполагает работу с предприятиями самых разных отраслей, а значит, необходимо наличие и быстрое привлечение экспертов различных профилей.

С каждым годом процедуры заключения договоров страхования и возмещения ущерба становятся все более удобными и учитывающими потребности организаций. Например, был разработан проект генерального договора страхования грузов с кредитной схемой оплаты страховой премии, и уже в течение нескольких лет по этому проекту заключаются генеральные договоры страхования грузов. Кредитная схема оплаты страховой премии является весьма привлекательной для страхователей, так как позволяет оплачивать фактически произведенные перевозки и значительно упрощает документооборот. Процесс урегулирования убытков сделан более удобным и комфортным для страхователей благодаря разработке специальных условий договоров страхования в части порядка действий при наступлении страхового события, определения размера ущерба, сроков и условий выплаты страхового возмещения.

Также специалистами САО «ГЕФЕСТ» был разработан новый страховой продукт — «Страхование грузов — Базовый». Главным преимуществом этого страхового продукта является удобная и быстрая схема страхования. Подробное тарифное руководство, позволяющее в течение 5–10 минут рассчитать страховые тарифные ставки в зависимости от выбранных условий страхования (страховые риски, принимаемые на страхование грузы, условия перевозки и т.д.), дает возможность сотрудникам продающих подразделений САО «ГЕФЕСТ» самостоятельно оперативно заключать договоры страхования грузов.

Новый страховой продукт предназначен для широкого круга страхователей: грузовладельцев, перевозчиков, экспедиторов и других участников транспортного процесса. По желанию клиентов полисом может предусматриваться дополнительное покрытие рисков во время хранения груза на складе в ходе перевозки.

Таким образом, создана серьезная методологическая база для дальнейшего развития этого вида страхования, позволяющая удовлетворить потребности в страховании грузоперевозок самых различных предприятий и организаций.