

УДК 368

***РЫНОК СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК:
ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ***

Изотова А.Н.,

студент 4 курса

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского

Россия, г. Калуга

Ковалева Р.Ш.

студент 4 курса

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского

Россия, г. Калуга

Мигел А.А.

к.э.н., доцент

Калужский государственный университет им. К.Э. Циолковского

Россия, г. Калуга

Аннотация: В статье рассмотрены вопросы состояния и развития рынка страхования грузовых перевозок в условиях новых санкций и ограничений. В сложившейся ситуации требуется пересмотр действующих логистических схем и разработка новых транспортных коридоров по доставке грузов. Уход западных компаний с российского рынка, блокирование продвижения по прежним транспортным коридорам определило важность развития логистики, адаптированной к другому формату международных взаимодействий. Изменения в системе грузовых отправок предопределили значимость формирования новых страховых программ и развития взаимодействия между страховщиками, перевозчиками и собственниками грузов. Отсюда актуальность и практическая целесообразность научной статьи.

Ключевые слова: санкции, рынок грузовых перевозок, логистика, международное сотрудничество, страхование грузов.

***FREIGHT INSURANCE MARKET
PROBLEMS AND PROSPECTS***

Izotova A.N.,

4th year student

Kaluga State University K.E. Tsiolkovsky

Russia, Kaluga

Kovaleva R.Sh.

4th year student

Kaluga State University K.E. Tsiolkovsky

Russia, Kaluga

Miguel A.A.

Candidate of Economics, Associate Professor

Kaluga State University K.E. Tsiolkovsky,

Kaluga State University K.E. Tsiolkovsky

Russia, Kaluga

Abstract: The article deals with the issues of the state and development of the freight transportation insurance market under the new sanctions and restrictions. In the current situation, it is necessary to revise the existing logistics schemes and develop new transport corridors for the delivery of goods. The departure of Western companies from the Russian market, the blocking of progress along the former transport corridors determined the importance of developing logistics adapted to a different format of international interactions. Changes in the system of freight shipments predetermined the importance of the formation of new insurance

programs and the development of interaction between insurers, carriers and cargo owners. Hence the relevance and practical expediency of a scientific article.

Key words: sanctions, freight market, logistics, international cooperation, cargo insurance

Сложившаяся практика страхования грузовых перевозок с марта 2022 года оказалась в условиях необходимости принятия новых решений со стороны страховых компаний, перевозчиков грузов и их собственников. В качестве реакции на западные санкции транспортные компании были поставлены в условия пересмотра действующих логистических схем и разработки новых маршрутов доставки грузов [5].

За исключением автомобильного транспорта существенно снизилась доля морских и авиационных доставок в суммарном объеме грузоперевозок [2]. Спрос на страховую защиту грузов остался, тарифы принципиально не поменялись, но растущие риски способны привести к повышению доли незаконных движений в области перемещения грузов. Одновременно страховщики вынуждены формировать другие схемы перестрахования, что важно в условиях форс-мажорных рисков.

Оценка сложившейся ситуации в области страхования грузов показала волатильную и сложно прогнозируемую динамику. Так, по данным Центрального Банка РФ, в 1-ом квартале 2021г. было заключено более 727 тыс. договоров страхования грузов на сумму страховых взносов 4,9 млрд рублей, годом ранее за тот же период — более 924 тыс. договоров на 4,7 млрд рублей. Если сравнивать годовые показатели, то в 2020г. по сравнению с 2019г. было оформлено 3,7 млн. договоров на 20 млрд. рублей против 3,6 млн. договоров на 21,6 млрд. рублей.

Последствиями воздействия коронавируса на рынок страхования грузоперевозок выступили два ключевых фактора: уменьшение объема перевозимых грузов по причине закрытия границ, а также переход к

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

дистанционному характеру работы, в том числе по оформлению грузоотправительных документов.

Одновременно, лидеры страхового бизнеса отмечают низкий уровень страховой культуры грузоперевозчиков, их ориентированность на оптимизацию финансовых затрат. В европейской практике до 80% перевозимых грузов имеют страховую защиту, что может стать ориентиром и для российских участников перевозочного движения.

Уклонение компаний страховать отправленные грузы в определенной мере обусловлено российскими законодательными требованиями в отношении ответственности перевозчиков за груз в полной его стоимости. В таком формате регулирования грузовых перемещений основная часть рисков перекладывается на транспортную компанию, отсюда распространенность практики страхования грузов непосредственно перевозчиками с целью минимизации возможных рисков [1].

Не одноразовыми случаями выступают ситуации, когда страховой полис включает неверную информацию по перемещаемому грузу в реестре определенных рисков или по сумме страхования, в результате чего снижается уровень страховой защиты (выводы АО «АльфаСтрахование»). В современной действительности и перевозчику, и грузовладельцу экономически выгодно страховать свои риски. Так, перевозчик при оформлении полиса страхования ответственности, получает возможность покрыть убытки, в том числе не связанные непосредственно с ущербом грузу. Аналогично наличие полиса страхования у грузовладельца снижает его потенциальные риски, как собственника.

Отметим, что из-за санкций, ухода международных компаний с российского рынка, блокирования продвижения по прежним транспортным коридорам архиважным стало развитие адаптированной логистики. Отечественные производители в тандеме с коммерческими перевозчиками

перестраивают торговые маршруты и пытаются выйти на новые рынки поставки [4].

Проблемы с логистикой начались еще в 2020 году, когда китайские фабрики стабильно импортировали товары в США и ЕС, а обратно контейнеры не возвращались, потому что производство не работало в прежнем режиме из-за пандемии. Отправлять контейнеры обратно в Китай без груза было невыгодно, поэтому они так и остались без движения. Одновременно поднялись цены на металл, выросла стоимость производства контейнеров. В итоге тариф поставок увеличился в среднем в 8 раз. Если в начале 2020 года аренда 40-футового контейнера из Шанхая до портов Дальнего Востока стоила порядка 1200 долл., то к концу года стоимость превысила 10 000 долл. В 2021 году цена за контейнер варьировала от 8000 до 12 000 долл.

В 2022 году ситуация существенно усложнилась. Так, с 1 марта прекратил работу по российскому направлению крупнейший в мире контейнерный оператор Maersk (Дания). Следом за ним ушли мировые перевозчики CMA CGM (Франция) и MSC (Италия). Немецкий перевозчик Narag-Lloyd и тайваньская Yang Ming, которые доставляли товары в Новороссийск, также заявили о прекращении работы в России.

Тем не менее, возможность перемещения грузов морем остается. С рынка не уходит четвертый по величине китайский перевозчик COSCO. К тому же для перевозок из Китая есть альтернатива - прямое железнодорожное сообщение из Сучжоу в Москву. Сейчас срок доставки до 35 дней, стоимость контейнера 10 тыс. долл. Но в ближайшее время цена и сроки вырастут: из Китая в Россию можно будет отправлять не больше 1000 контейнеров в сутки (20 поездов). Оформить поставку способна любая логистическая компания страны, которая выступает посредником в общении с китайскими операторами [3]. Одновременно, в сложившихся условиях будет сложно комплектовать транспортные средства необходимыми запасными частями из-за прекращения их поставок от базовых производителей. Отметим, что Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

80% крупногабаритного груза по территории России доставлялись на тягачах Man, Mercedes, Scania. Со временем отсутствие запасных частей спровоцирует повышение стоимости доставки. Альтернативой могут стать китайские или корейские варианты, но нельзя исключать возможные сбои в транспортной логистике. Повышение рисков уже влияет на принятие решений со стороны страховых компаний по установлению соответствующих страховых тарифов.

Министерством экономического развития РФ принимаются меры по сдерживанию темпов роста тарифов на грузовые перевозки, разрабатываются соответствующие системные мероприятия и со стороны ОАО «Российские железные дороги». Для дальнейшей поддержки финансовой устойчивости грузоотправителей будет продолжена практика внедрения механизма ценового коридора. В планах Федеральной антимонопольной службы принятие инвестиционного грузового тарифа на железнодорожные перевозки.

Таким образом, изменения в системе грузовых отправок выступают основой для формирования новых страховых программ и развития взаимодействия между страховщиками, перевозчиками и собственниками грузов.

Библиографический список:

1. Ахмедзянов Р.Р. Совершенствование системы управления рисками для повышения эффективности таможенной деятельности// В сборнике: Научные труды Калужского государственного университета имени К.Э. Циолковского. материалы докладов гуманитарных секций региональной университетской научно-практической конференции. Сер. "Гуманитарные науки" 2017. С. 255-259.
2. Гомон И.В., Меркулова А.И., Тер-Оганесян К.А. Анализ перевозки грузов основными видами транспорта России// Финансовый бизнес. 2020. № 7 (210). С. 41-44.

3. Круглов В.Н., Алексеева Е.В., Воронина А.Д., Хохлова Н.А. Проблемы интеграции России в международные транспортно-логистические системы//Вестник Академии знаний. 2021. № 4 (45). С. 137-142.

4. Шаурина О.С., Лесина Т.В., Мигел А.А. Логистическая система обеспечения международного товародвижения: проблемы, динамические тренды и практические решения//Вестник евразийской науки. 2021. Т. 13. №

5. Петрушина О.М., Трутнева Н.Ю., Дзирун И.А. Подходы к управлению логистикой в рамках деятельности АО «Таском»//Естественно-гуманитарные исследования. 2022. № 39 (1). С. 252-256.

Оригинальность 83%