

ПРОБЛЕМЫ СТРАХОВАНИЯ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ

PROBLEMS OF INSURANCE FOR INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT OF GOODS

L. Balabanova

Annotation

In the article "Problems of Insurance for international road transport of goods", are considered as the current situation in sphere of insurance of international road transport and the problems and prospects of its development. Identified financial problems of companies – carriers for car, cargo, and the driver insurance, proposes options to reduce costs and increase profits of the correct use of insurance schemes for international road transport of goods.

Keywords: Insurance, freight trucking, insurance, costs, profits, choice of insurance, medical insurance.

Балабанова Лина Владимировна

Аспирант,

*Российский Государственный
Торгово-Экономический Университет*

Аннотация

В статье "Проблемы страхования при международных автомобильных перевозках грузов", рассматриваются как текущая обстановка в сфере страхования международных автомобильных перевозках, так и проблемы и перспективы ее развития. Выявляются финансовые проблемы компаний – перевозчиков при страховании автомобиля, груза и водителя, предлагаются варианты уменьшения издержек и увеличения прибыли от верного использования схемы страхования международных автомобильных перевозок грузов.

Ключевые слова:

Страхование, грузовые автомобильные перевозки, затраты, прибыль, издержки, выбор вида страхования, уровень затрат, медицинское страхование.

Как показали результаты проведенного опроса 80% респондентов–представителей автотранспортных компаний отмечают, что заключение договоров страхования происходит под воздействием требований, предъявляемых государственными органами, экспедиторами, получателями и отправителями грузов, лизинговыми компаниями, консульскими службами посольств иностранных государств и только 16,4% видят предназначение страхования в защите от риска возможных потерь.

Как видно, в основном, причины заключения договора страхования ассоциируются с требованиями, направленными на предприятие из внешней среды. Такое положение свидетельствует об определенном противоречии в понимании отечественными перевозчиками роли и сущности страхования при международных автомобильных перевозках: призванное поддерживать финансовую стабильность, оно трансформировалось в "статью затрат", неизбежных в силу особенностей рыночной конъюнктуры. Данный стереотип можно отнести к субъективным причинам, препятствующим рациональному, взвешенному подходу к страхованию, позволяющему оценить его реальные преимущества и внедрить в практику хозяйствования.

На развитие страхования при МАП негативно влияют

и более глубокие проблемы, такие как низкая страховая культура в обществе, недостаток финансовых ресурсов на предприятиях и отсутствие системы государственного стимулирования страхования, недоверие к страховым компаниям.

В процессе исследования выявлено, что на предприятиях, осуществляющих международные автомобильные перевозки, выбор видов страхования, требуемых в обязательном порядке в силу законодательства стран транзита и назначения, осуществляется бессистемно, что часто приводит к дублированию страхования и как следствие – к росту непроизводительных затрат. Объясняется это, прежде всего отсутствием четких алгоритмов, позволяющим осуществлять выбор необходимых с учетом специфики и маршрута перевозки видов страхования, а также недостаточным информационном обеспечении международных автомобильных перевозок о требованиях к обязательному страхованию в странах, входящих в маршрут перевозки.

Страхование может осуществляться не только в обязательной, но и в добровольной форме, предусматривающей самостоятельное принятие решения о необходимости организации страховой защиты предприятия.

Проведенный анализ деятельности международных

перевозчиков свидетельствует о практически полном отсутствии научно обоснованных и пригодных для практического использования методик, позволяющих руководству автотранспортного предприятия принять решение о страховой защите, основанное на оценке ее экономической целесообразности, а также с учетом возможности применения альтернативных страхованию методов снижения риска и уровнем связанных с ними затрат. В этой связи актуальной становится проблема формирования источников финансирования затрат на снижение риска, составной частью которых являются затраты на страхование.

В соответствии с действующим в РФ Положением "о составе затрат по производству и реализации продукции (работ, услуг), включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг) и о порядке формирования финансовых результатов, учитываемых при налогообложении прибыли" предприятиям разрешено включать в состав затрат расходы на создание страховых фондов, а также расходы на страхование, осуществляемое в добровольной форме.

Учитывая отраслевую специфику, предприятиям автомобильного транспорта разрешено включать в себестоимость транспортных услуг "платежи по обязательному страхованию гражданской ответственности (включая по обязательствам МДП) перед третьими лицами за нанесенный ущерб здоровью людей и имущественных потерь, а также платежей по обязательному медицинскому страхованию водителей, выезжающих за границу по обязательствам МДП"*.

"Особенности состава затрат, включаемых в себестоимость продукции (работ, услуг) и порядка формирования финансовых результатов, учитываемых при налогообложении прибыли, организациями автомобильного транспорта Российской Федерации".

Внимательное изучение данной формулировки показывает, что затраты на страхование могут относиться на себестоимость только если оно является обязательным



по форме, т.е. учитывая положения Гражданского кодекса РФ, осуществляться в силу требований закона. Как показал анализ действующего законодательства в РФ законов об обязательном страховании нет. Единственное исключение составляет страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, являющееся обязательным условием осуществления международных автомобильных перевозок в силу требований двусторонних соглашений о международном автомобильном сообщении, заключенных между РФ и европейскими государствами (положения этих соглашений превагируют и дополняют внутренние нормы законодательства РФ в соответствии с Конституцией РФ). Медицинское страхование, хотя и является обязательным условием получения разрешения на въезд в большинство европейских стран, в соответствии с российским законодательством обязательным признано быть не может, и, следовательно, оплачивается предприятиями как и прочие добровольные виды страхования за счет чистой прибыли (при превышении общей суммы страховых платежей 1% от дохода предприятия).

Результаты проведенного исследования существующих в РФ норм, регулирующих отнесение затрат на страхование на себестоимость транспортной продукции и их сопоставление с фактическими расходами на страхование (табл. 1), показывают, что по основным видам страхования в 2011 году, почти 1 млн. долларов было отнесено отечественными международными автомобильными перевозчиками на счет чистой прибыли. Сложившаяся ситуация приводит не только к снижению рентабельности перевозок и инвестиционного потенциала предприятий, но и к ослаблению стимула к применению страховой защиты, что недопустимо в условиях высокого риска, сопутствующего международным автомобильным перевозкам.

Проведенные расчеты показывают, что при существующем уровне затрат на страхование необходимо увеличить норматив отнесения затрат по страхованию на себестоимость как минимум до 1,3 процента от объема доходов предприятий. Однако, следует отметить и то, что по отдельным видам страхования, ставшим неотъемлемым атрибутом деятельности международных автомобильных перевозчиков и являющихся составной частью устоявшихся международных стандартов, необходимо стопроцентное отнесение затрат на себестоимость. К таким видам страхования следует, в первую очередь, отнести страхование ответственности перевозчика за сохранную и своевременную доставку груза, а также страхование ответственности перед таможенными органами.

В то же время проведенный анализ практики страхования отечественных международных автомобильных перевозчиков позволяет выявить целый ряд проблем организационного и экономического характера, непосредственно связанных с применением различных видов

Таблица 1

Результаты анализа источников формирования средств на страхование при международных автомобильных перевозках (в целом по рынку МАП за 2011 г.)

Вид страхования	Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств	Страхование ответственности перевозчика	Страхование ответственности перед таможенными органами	Медицинское страхование водителей-международников	Страхование подвижного состава
Фактические затраты на страхование, тыс. долл. США	3.500	2.980	1.100	720	690
		5,490			
Нормативная доля затрат на страхование, учитываемая при исчислении базы налога на прибыль	100 %	в пределах 1% от суммы дохода предприятия (Д)			
Затраты на страхование, включаемые в себестоимость (исключаются из базы расчета налога на прибыль), тыс. долл. США	3.500	$\frac{Д}{100} \times 1 = \frac{450.000}{100} \times 1 = 4.500$			
Затраты на страхование, производимые за счет чистой прибыли, тыс. долл. США ("2" - "4")	0	990			
Необходимый норматив доли затрат на страхование, учитываемой при исчислении базы налога на прибыль	100%	не менее 1,3% от суммы дохода предприятия (Д)			

страхования в МАП. Причем, как показали исследования, выявленные проблемы носят как макроэкономический характер, требующий государственного подхода к их решению, так и локальный, предполагающий разрешение на уровне автотранспортного предприятия.

Проблема выбора страховщика, является одной из наиболее значительных при страховании по системе "Зеленая карта", тем более, что действующее в соответствии с п.4 ст.8 Закона РФ "Об организации страхового дела в Российской Федерации" ограничение на посредническую деятельность от имени иностранных страховых компаний не распространяется на обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, а контроль за качеством страховых услуг и платежеспособностью тех иностранных страховых компаний, чьи страховые сертификаты "Зеленая карта" предлагаются на отечественном рынке, со стороны органов государственного надзора не осуществляется.

Другой проблемой, возникающей в связи со страхованием по системе "Зеленая карта", является проблема возмещения перевозчику ущерба, полученного по вине другого участника дорожно-транспортного происшествия на территории стран действия системы "Зеленой карты". Суть вопроса заключается в том, что на террито-

рии указанных стран российские перевозчики имеют равное право на получение страхового возмещения по "Зеленой карте" виновника аварии. Данное заключение основано на проведенном в ходе исследования законодательства европейских государств об обязательном страховании гражданской ответственности, действующего в странах системы "Зеленой карты", причем особое внимание было уделено пределам страхового возмеще-



ния, порядку получения компенсации за нанесенный ущерб, срокам исковой давности по претензиям пострадавшего в ДТП лица, возможности получения компенсации из гарантийного фонда.

Однако, как показывает практика хозяйствования, незнание российскими международными перевозчиками правил составления и подачи претензионных документов и бюрократических проволочек в национальных бюро "Зеленой карты" вопрос возмещения затрат, связанных с восстановлением автотранспортного средства после дорожно-транспортного происшествия, часто затягивается или вообще не решается.

Наконец, при приобретении страховых сертификатов "Зеленая карта" перевозчики сталкиваются с необходимостью выбора срока страхования. Как показывают проведенные исследования стоимость страхования по системе "Зеленая карта" определяется двумя факторами: сроком действия полиса и типом транспортного средства. При этом потребность в данном страховании существует только на время пребывания на территории стран действия системы "Зеленой карты". Таким образом, встает вопрос о выборе оптимального с точки зрения графика эксплуатации автотранспортного средства срока страхования.

В ходе исследования также выявлены следующие проблемы, связанные с применением медицинского страхования предприятиями – международными автомобильными перевозчиками.

1. При выборе сроков страхования и страховых сумм

предприятия действуют спонтанно, не принимая во внимания такие факторы, как направление осуществляемых перевозок, требования консульских учреждений иностранных государств, регулярность осуществления международных перевозок, что приводит к чрезмерным затратам на данное страхование или недостаточному страховому покрытию.

2. Отсутствие отлаженной схемы действия водителя и персонала компании–перевозчика при наступлении страхового случая может привести к нарушению условий договора страхования и отказу страховой компании в возмещении затрат на медицинское обслуживание. К таким последствиям приводят следующие действия застрахованного (сотрудников автотранспортного предприятия):

- ◆ оплата медицинских услуг без предварительного согласия сервисной службы, кроме случаев чрезвычайных обстоятельств (форс–мажорных обстоятельств);
- ◆ необоснованный отказ в выполнении предписаний сервисной службы или страховщика при наступлении страхового случая;
- ◆ нарушение сроков уведомления о случаях стационарного лечения (не более 15 дней с момента начала лечения);
- ◆ нарушение сроков предоставления счетов, оплаченных водителем самостоятельно (не позднее, чем через 3 месяца после окончания действия договора страхования).

ЛИТЕРАТУРА

1. Международные автомобильные перевозки: лицензирование и контроль. – М.: АСМАП, 2010. – 72 с.
2. Основные документы при выполнении международных автомобильных перевозок. Изд. 2–е. – М.: АСМАП, 2012. – 56 с.
3. Глушенко В.В. Управление рисками. Страхование. – г. Железнодорожный: ТОО НПЦ "Крылья", 2009. – 336 с.
4. Страховой портфель (Книга предпринимателя. Книга страховщика. Книга страхового менеджера) /отв. ред. Рубин Ю.Б., Солдаткин В.И. – М.: "СОМИНТЭК", 2010. – 640 с.

