Если говорить об удельном весе транспортной логистики в общем объеме национального ВВП России, цифра довольно внушительная – 5,6%. По сравнению с Америкой и Германией, российская логистическая отрасль экономики приносит гораздо больше добавленной стоимости на душу населения. Фактором роста грузовых перевозок является в первую очередь освоение европейских маршрутов и рост экспорта.

Немного истории

История страхование грузов насчитывает несколько столетий. Статьи, декларирующие ответственность перевозчика за сохранность перевозимого груза, содержатся в Законах Хаммурапи, принятых еще до наступления нашей эры. В Европе страхование грузоперевозок исторически связано с мореплаванием. Начало активного развития страхования грузоперевозок приходится на эпоху Великих географических открытий — дальние путешествия к незнакомым берегам сулили не только крупную прибыль, но и были сопряжены со множеством опасностей.

Первый дошедший до наших дней морской полис был выдан в 1347 году на перевозку груза из Генуи на остров Майорка на судне "Санта Клара". Согласно условий полиса при благополучном завершении рейса премия, уплаченная страхователем, оставалась у страховщика, а при потере груза возвращалась страхователю в двойном размере.

Первые коммерческие компании в области морского страхования возникают в Италии и Франции в XVII-XVIII веках. В конце XVII века в страховании морских грузоперевозок резко выделяется компания, у истоков которой стоял Эдвард Ллойд. С 1871 года "Ллойд" по специальному решению британского парламента превращается из частной компании в страховую корпорацию. Сегодня это самая известная и влиятельная площадка международного страхового и перестраховочного рынков.

Российская Национальная Перестраховочная компания. Тенденции в андеррайтинговой политике страхования грузов

Российская Национальная Перестраховочная Компания (РНПК) с 01.01.2019 изменяет андеррайтинговый подход к страхованию отдельных видов грузов, а именно к страхованию военных грузов. Изменения касаются не только и не столько повышения тарифов, но, что более важно, РНПК будет настаивать на ужесточении требований к транспортным компаниям, к пре-риск сюрвейям. Особое внимание будет уделяться к размещению и креплению грузов, к квалификации капитана судна, а также к соблюдению безопасного режима мореходства. Эти требования будут зафиксированы в договорах страхования и договорах перестрахования. Без сюрвейерского заключения судно и перевозимый груз смогут получить страховую защиту. При невыполнении требований сюрвейера страховое покрытие просто не будет действовать. Для предоставления надлежащей страховой и перестраховочной защиты должны быть

соблюдены все требования сюрвейера, которые будут зафиксированы в момент погрузки и крепления груза. Это не изобретение РНПК. С такой практикой компания уже сталкивалась в этом году, когда была предпринята уникальная операция, в которой РНПК принимало участие с долей почти 90%. Котировка была в отношении плавучей электростанции, которая шла из Санкт-Петербурга в Мурманск. При этом была написана подробная инструкция каким образом вся бригада буксировки должна следовать из точки А в точку Б, с какой скоростью они должны двигаться, при каком волнении моря какие действия должны предприниматься и т.п. И это нормальная практика, которая должна повысить степень ответственности вовлеченных сторон за безопасность транспортировки и повлиять на уменьшение числа случаев возможных убытков. Эти требования будут распространятся на все военные грузы, принимаемые в перестрахование РНПК.
Одной из причин, по которой вводятся такие изменения стал убыток по санкционному грузу, который произошел в начале 2018 года. Это был груз, поставляемый в рамках военно-технического сотрудничества. Судно попало в шторм и груз был серьезно поврежден. Речь идет не о подмочке партии груза забортной водой, а о серьезном воздействии на весь трюм и груз в результате большой штормовой нагрузки, которая усугубилась еще несколькими факторами, что привело к полной гибели груза.
Сумма убытка по данному событию превысила все убытки за всю историю страхования военных грузов.
Убыток 2018 года превзошел даже убыток, который произошел в Иркутске в 1998 году, когда Ан-124 упал на жилые дома перевозя два боевых самолета.
Причиной убытка 2018, как, впрочем, и во всех страховых случаях, было неблагоприятное сочетание факторов, которое приводит к плачевным результатам. И в данном случае сказать, что недостаточное крепление груза стало исключительной причиной убытка будет неправильно, потому что если бы груз шел через спокойное море ничего бы не произошло. Но в данном случае произошло стечение большого количества неблагоприятных обстоятельств, которые привели к убытку. И не просто к убытку, а к убытку большой величины.
По санкционным рискам на долю РНПК приходится гораздо более 10%, а иногда размер удержания может достигать 90% по отдельным проектам. Поэтому любое событие по санкционному грузу, и не обязательно это должен быть катастрофический убыток, сразу в значительной степени влияет на финансовый результат РНПК по санкционному бизнесу.
Это бизнес модель компании. И хоть в Законе и написано, что РНПК обязана принять по санкционному бизнесу только 10%, позиция акционера компании и самой компании заключается в том, что РНПК в полном объеме поддерживает этот бизнес. А именно в том объеме и в том виде, в котором у данного бизнеса есть потребность в перестраховочной защите.
После убытка 2018 по военно-техническому грузу РНПК принимает меры, которые призваны, в какой-то степени и каком-то временном горизонте, компенсировать понесенные компанией убытки и ужесточить требования к безопасности перевозок военных грузов.
Немного статистики
По информации ЦБ России за первое полугодие 2018 года:
• Страховые премии (взносы) по договорам страхования грузов составили 9 977 317 699

руб.
• Количество договоров страхования грузов, заключенных в отчетном периоде – 1 711 333 единиц
• Страховая сумма по договорам страхования грузов, заключенным в отчетном периоде – 32 197 305 496 233 руб.
• Количество страховых случаев по застрахованным грузам — 26 290 единиц, в том числе: урегулированных – 25 065, из них отказов в страховой выплате – 2 367
• Выплаты по договорам страхования груза — 1 219 770 874 руб., в том числе по решению суда - 76 438 552 руб.

Обсудить тренды и тенденции в страховании рисков транспортной логистики мы приглашаем Вас в рамках профильной конференции «Безопасность и страхование логистических рисков», которая пройдет 15 ноября 2018 года в г.Москве. С более детальной информацией о конференции Вы можете ознакомится на сайте http://www.bis-info.ru/events/Cargo2018..
В ходе Конференции наши эксперты предложат практические и надежные решения по урегулированию возможных рисков по средствам страхования
По материалам пресс-конференции РНПК 23 октября 2018 года
Данные ЦБ России http://www.cbr.ru/finmarket/supervision/sv_insurance/