

WWW.LOGINFO.RU

7-8 08 (II4)



ЛОГИНФО

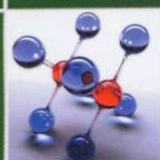
ЖУРНАЛ О ЛОГИСТИКЕ В БИЗНЕСЕ



Капитализация бизнеса и логистика



Оптимальное слияние и поглощение
с помощью инструмента SCM



Структура услуг
логистических операторов

ТЕМА
НОМЕРА

СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ В ЛОГИСТИКЕ



СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ

Вопрос о страховании грузов в России стоит достаточно остро. Вслед за глобальным переломом в экономике, последовали локальные изменения в отдельных областях, в том числе и в страховании грузов. На первый взгляд схема достаточно проста: застраховал груз, а в случае ущерба – получил компенсацию. Однако страхователь может столкнуться с неожиданными препятствиями.



Антон Попов,
отдел дизайна и рекламы,
компания SWTrans

Российские особенности

Услуги по страхованию грузов сегодня готовы предоставить практически все страховщики. Однако мало кто ими пользуется. Страховые компании причину невысокого спроса объясняют тем, что в сфере автоперевозок отсутствует культура страхования груза.

Многие организации все еще полагаются на авось. У небольших грузоперевозчиков нет лишних денег на оплату страховки, поэтому они не принимают во внимание того, что незастрахованный груз – прямая угроза для всего бизнеса. Обязанность возместить ущерб может поставить под вопрос само существование компании.

Идея обеспечения безопасности груза во время доставки, как и многие другие, пришла с Запада. Анализируя сегодняшний российский рынок автоперевозок, можно быть на 100% уверенным, что страховка оформлена правильно и ущерб

в случае утраты груза будет возмещен лишь в случаях сотрудничества с зарубежными партнерами.

В Европе процесс доставки груза до места назначения продуман и четко организован. Незастрахованный груз для европейского бизнесмена – это что-то из ряда вон выходящее. Стоит отметить, что страхование в данном случае не обязанность, а показатель развития деловой культуры.

Введение обязательного страхования груза могло бы разделить действительно серьезные компании от недобросовестных фирм-однодневок. Если автоперевозчик имеет страховой полис, значит, он не жалеет средств на поддержание своего имиджа и в случае порчи или гибели груза готов возместить убытки.

Нередки случаи, когда грузовладелец не может взыскать сумму ущерба с небольшой компании из-за отсутствия у нее средств. Судебные разбирательства и последующее выбивание долга может затянуться на долгие месяцы, а то и годы. Грузовладельцу приходится «выручать» автоперевозчика.

Единственный способ вернуть свои деньги – дать шанс «проштрафившейся» компании отработать долг новыми перевозками. Но нет никакой гарантии, что с грузом опять что-либо не случится, и эта история не повторится заново.

Особенность российского страхования заключается в том, что наличие страховки у перевозчика не всегда является гарантией качества оказываемых услуг. Поэтому для некоторых грузовладельцев репутация компании, профессионально выполняющей свои обязательства, важнее, чем страховой полис. И наоборот – автоперевозчик, который всегда страхует перевозимые грузы, не всегда находится на вершине рейтинга. Профессионализм и компетентность специалистов компании всегда имела и будет иметь значение.

Крупные автоперевозчики к идее обязательного страхования относятся неоднозначно. С одной стороны, выгодно было бы переложить часть ответственности за непредвиденные убытки на страховую компанию. С другой – это в корне изменит ценовую политику в сфере автоперевозок. Мало того что



вводятся новые штрафы, постоянно дорожает топливо, так еще и оплата страховки будет включаться в цену перевозки. Завышенные тарифы могут отпугнуть многих клиентов.

Нетрудно объяснить нелюбовь мелких грузоперевозчиков к страхованию. Автопарк в таких компаниях – это уже пережившие свои лучшие времена тягачи с солидным пробегом и соответствующими техническими характеристиками. Принцип работы подобных фирм – перевезти как можно больше грузов, потратив как можно меньше своих средств. Машины работают на износ, деньги на ремонт выделяются только в исключительных случаях – когда тягач уже физически не может сдвинуться с места. Каждая копейка на счету. И в такой ситуации вряд ли найдутся «дишные» деньги на оформление страховки, без которой перевозки осуществляются очень даже хорошо, но риск остается. Это напоминает русскую рулетку – либо пан, либо пропал. Если груз доставлен в срок и без повреждений – компания получает прибыль.



Если грузу причинен ущерб – компания становится банкротом и прекращает свое существование.

Есть вариант приобрести страховку – и сэкономить на этом. Занижение стоимости груза при оформлении страхового полиса позволяет уменьшить страховой взнос, а соответственно, и цену страховки. Однако в случае гибели груза страхового возмещения может не хватить на покрытие убытков. Снова принцип русской рулетки. И такая ситуация на рынке страхования грузов вряд ли изменится без вмешательства заинтересованных лиц.

Российская экономика развивается. Объем грузоперевозок имеет стабильный рост, появляются очень крепкие компании-автоперевозчики, не уступающие по уровню оказываемых услуг западным коллегам. Очевидно, что следующим шагом, учитывая скорое вступление России в ВТО, будет выход на европейский рынок.

Между нашими автоперевозчиками и ведущими компаниями старого света начнется жесткая конкуренция. И страхование грузов станет не последним фактором, на который грузовладельцы будут обращать внимание, выбирая между иностранными и российскими автоперевозчиками. Поэтому очень важно не только наличие страховки, но и понимание ее необходимости.

Полис ЦМР

Полис ЦМР (обязательного страхования за счет перевозчика) – механизм компенсации ущерба грузовладельцу автоперевозчиком. В Евросоюзе без него не обходится ни одна перевозка.

Такой полис представляет собой совокупность терминов международной торговли, распределяющих между продавцом и покупателем расходы, ответственность и риск по состоянию

товара. В этом полисе четко оговорено, в каких случаях автоперевозчик несет ответственность перед грузовладельцем и в каких от этой ответственности освобождается. Согласно нормам международного права, Конвенция ЦМР имеет первостепенное значение при рассмотрении претензий к перевозчику. Однако и здесь нет точности в определении лица, которое отвечает за убытки. Последнее слово остается за судами, которые имеют различные юридические и процессуальные подходы.

Страхование ответственности грузоперевозчика и страхование груза

Рассуждая о безопасности груза и способах его защиты, нужно провести четкую границу между двумя понятиями, которые можно перепутать, когда речь заходит о страховке. Страхование ответственности грузоперевозчика (или экспедитора) и страхование груза – определения очень похожие, но, по сути, не имеющие ничего общего.

Страхование любой ответственности – это защита самого «профессионала» от ответственности перед грузовладельцем за ущерб, нанесенный его интересам вследствие ошибки, небрежности или упущения «профессионала». Страхование ответственности не покрывает такие риски, как грабеж или стихийные бедствия. То есть перевозчик освобождается от ответственности в случае возникновения непредвиденных обстоятельств, в которых он не виноват.

Если грузовладельцу требуется полная ответственность автоперевозчика, то он должен включить в грузовой договор пункт о страховании груза от всех опасностей. Стоит учесть, что лимита застрахованной ответственности

может не хватить на покрытие причиненного ущерба. Страхование груза – это забота его владельца о собственной безопасности. Соответственно с застрахованным грузом владелец ограничивает круг лиц, к которым нужно предъявлять претензии о возмещении ущерба. Все претензии будут направлены только в страховую компанию.

Принципы страхования

Принципы страхования зависят от многих факторов:

- от вида груза;
- от вида транспорта;
- от территории, по которой движется груз;
- от количества перевалок во время пути;
- от размера груза;
- от цены груза.

Виды грузов. Какой груз – такая и страховка. Стоимость полиса напрямую зависит от наименования товара, который нужно застраховать. Например, страховка фарфоровых чашек обойдется дороже, чем страховка станка. Застраховать жидкие грузы сложнее, чем твердые. Не всякая страховая компания возьмет на себя риск страховать нефть, так как трудно избежать недостачи. Переливая нефть из цистерны в цистерну, какая-то часть непременно осядет на стенках.

Вид транспорта играет важную роль. Согласно рейтингу страховщиков, самый быстрый и безопасный транспорт с минимальным риском кражи – это авиатранспорт. На втором и третьем местах – железнодорожный и автомобильный транспорт. Но не стоит забывать о статистике. Если страховщик трижды страховал пароходы и трижды они тонули, то отношение к такому транспорту существенно изменится.

Территория, по которой движется груз. Страховщики имеют черный список стран, через которые груз провозить опасно. Польша всегда выделялась особо криминальной обстановкой на дорогах. Если груз идет через это государство, то цена страховки автоматически увеличивается. Прохождение стран с неустойчивым политическим положением и развитым сепаратизмом также влетит в копеечку.

Количество перевалок во время пути играет важную роль. Здесь все достаточно просто – груз банально может упасть. Ущерб будет огромным независимо от того, станок это или фарфоровые чашки. Если цена груза стоит на первом месте, то нередко между самым коротким путем и путем с меньшим количеством перевалок выбирают второй.

Размер груза. негабаритные и тяжеловесные грузы (КТГ) особенно выделяются своими характеристиками среди стандартных наименований товара. Одни риски им совсем не страшны, а другие становятся наиболее опасными. К примеру, вряд ли, даже на польской дороге кому-то придет в голову украсть груз массой 40 тонн. Грабеж

с целью заполнения 20-метрового груза также не имеет смысла.

Зато перевалка негабарита зачастую преподносит много неприятных сюрпризов. Огромная масса и внушительный размер всегда представляют собой повышенную опасность. Цена при перемещении негабаритного груза может встать на первое место. Особая услуга – перевозка катеров и яхт, стоимость которых нередко доходит до 1 млн евро. Их доставка вызовет много вопросов у страховой компании. Сама организация перевозки КТГ требует огромных затрат, что в конечном счете обязательно отразится на сумме страховки.

Цена груза – фактор, о котором тоже не следует забывать. Если перевозится дорогое оборудование, то маршрут, вид транспорта и количество перевалок отходят на второй план.

Обходные пути

Ситуация на рынке страхования грузоперевозок неоднозначная. Компания-перевозчик и владелец груза, даже имея страховку, не могут быть уверены





в том, что в случае причинения ущерба грузу механизм выплаты сработает четко. Сколько бы ни сваливали вину на некомпетентность автоперевозчиков страховые компании, основная проблема все-таки в них, поскольку уровень обслуживания клиентов оставляет желать лучшего.

Можно возразить, что нельзя стричь всех под одну гребенку, что среди страховщиков есть как добросовестные, так и недобросовестные игроки. К сожалению, даже крупные и уважаемые компании не всегда отвечают западным стандартам, к достижению которых они так стремятся.

Не так-то просто владельцу груза получить компенсацию за испорченный груз. Для того чтобы вернуть потерянные деньги, ему придется преодолеть много препятствий и пообивать пороги страховой компании.

Любая страховая компания имеет особый штат работников – это страховые агенты. Их цель – перепродать

услуги страхования по агентскому договору. Но в отличие от других продавцов, они не несут ответственности за качество реализованного товара. Все вопросы покупатель будет решать самостоятельно, как только приобретет услугу.

Дело в том, что любой агентский договор имеет оговорки. В них сказано, что страховая компания не несет ответственности по договорам, заключенным агентом, в случае неправильного их оформления, несвоевременного перечисления агентом страховых премий и многого другого. Получается, что у клиента, который купил полис у посредника, работающего на первый взгляд для удобства клиента, в будущем могут возникнуть неожиданные проблемы, которые невозможно предусмотреть.

Следующее звено – это отдел урегулирования страховой компании. Его функция – возврат денег своим клиентам. Естественно, чем меньше денег

возвращено, тем лучше. Любые оплошности в предоставленных документах, любые задержки, любая несогласованность и несоответствие могут быть использованы против клиента. Если есть причина сократить или оттянуть выплату, работник страховой компании обязательно использует их. О недочетах, найденных в предоставленных документах, сотрудники страховой компании никогда не скажут в момент их получения.

Бухгалтерия – отдел, не обладающий инициативой в принятии решений. Будет выплачено страховое возмещение или нет – решать отделу урегулирования, а бухгалтерия просто исполняет указание сверху. Однако и в бухгалтерских требованиях к документам могут найтись роковые недочеты, такие как ошибки в оформлении заказа-наряда, сокращенное название автомобиля в доверенности или счете на эвакуацию. Вопрос о выплате вновь будет решаться в отделе урегулирования.

Когда все проблемы с документами урегулированы, встает вопрос об уточнении размера причиненного ущерба. Он определяется на основании независимой экспертизы. Названная сумма может не удовлетворить страхователя или страховщика. И любая сторона

вправе не согласиться с результатами и заказать повторную экспертизу. Оба эксперта получают оплату за свои услуги, судебное разбирательство по выяснению наиболее точного результата экспертизы может затянуться на год, и цель страховой компании – максимально отложить срок выплаты – будет достигнута.

Страхование груза – вопрос, который с каждым днем становится все острее. Благоприятные условия для развития такого вида услуг в России сталкиваются с вполне бытовыми проблемами. Страховые компании, грузовладельцы и автоперевозчики – все настаивают на собственной правоте. Каждый из них причину ошибок видит в действиях своих партнеров по бизнесу, хотя все они преследуют общую цель – организовать безопасную доставку груза с европейским уровнем оказания услуг. И пока каждый будет решать личные проблемы и ставить во главу угла обогащение своей компании, дело не сдвинется с мертвой точки. Такая проблема может быть решена только общими усилиями.

ПРОДАЕТСЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ

МОСКВА

55 малотоннажных автомобилей

Тел.: +7 (916) 533-22-3

E-mail bondarenko@mail333.com