

# СТРАХОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВ В СИСТЕМЕ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗА



**АНАТОЛИЙ  
КИЗИМ,**  
Кубанский  
государственный  
университет,  
кафедра  
«Мировой  
экономики  
и менеджмента»,  
профессор,  
д.э.н.



**АЛЕКСЕЙ  
НОВИКОВ,**  
Кубанский  
государственный  
университет,  
студент

Конец XX и начало XXI века период активизации интеграционных процессов, происходящих в мировом экономическом сообществе. Мировой рынок обогащается новыми странами его участниками и новыми видами торгово-экономических отношений. В настоящее время последовательный рост товаро-оборота участников мирового рынка, интеграция, налаживание торгово-экономических отношений с новыми странами являются одними из важнейших показателей, характеризующих экономико-политическое положение страны в мировом сообществе.

Так, объем мировой торговли по итогам 2010 года вырос на рекордные 14,5%, говорится в докладе, опубликованном Всемирной торговой организацией (ВТО). Доля развивающихся стран и стран СНГ в мировом экспорте по итогам 2010 года достигла рекордных 45%. В частности, Китай увеличил объем экспорта на 28%. В 2011 году экономисты прогнозируют более скромный рост — 6,5%<sup>1</sup>.

В конечном итоге, наблюдаемая тенденция вступления России в ВТО станет очередной ступенью вхождения страны в мировое экономическое сообщество со сложившимися мировыми нормами и правилами.

Естественно, растут межгосударственные торгово-коммерческие обороты, а, следовательно, увеличивается потребность в оказании логистических услуг в системе мультимодальных перевозок груза. Однако, параллельно с этим увеличатся и риски, которые понесут логистические компании. Чтобы свести их к минимуму, компании будут вынуждены прибегнуть к услугам страхования.

В настоящее время емкость рынка логистических услуг рядом российских экспертов оценивается на уровне 80—90 млрд долл. Структура отечественного рынка логистики по данным РБК на 2010 год делилась в следующих пропорциях:

- на транспортные перевозки приходится до 89%;
- хранение и складские операции — до 8%;
- экспедирование до — 2%;
- управление цепями поставок — до 1% от общего объема операций<sup>2</sup>.

Таким образом, тема страхования международных грузов в системе мультимодальных перевозок достаточно актуальна в настоящее время.

Главный побудительный мотив страхования — это рисковый характер производства и жизни человека. Такие явления, как засуха, наводнение, градобития, а также ошибки в результате неосторожного обращения с источником опасности, могут привести к пожару, взрыву, транспортным авариям и причинить крупный ущерб, нарушить производственный процесс и привести к человеческим жертвам.

В 2005 году в Москве на 10-й международной конференции «Актуальные проблемы регулирования природной и техногенной безопасности в XXI веке» первым замглавы МЧС РФ Юрием Воробьевым было сказано, что экономические убытки от стихийных бедствий за последние 50 лет увеличились в 14 раз, и что в ближайшие годы ущерб от стихийных бедствий и техногенных ката-

<sup>1</sup> ВТО: мировая торговля в 2010 году выросла на рекордные 14,5% // [www.rosinvest.com](http://www.rosinvest.com) от 11.04.2011 // <http://www.rosinvest.com/news/804621/>.

<sup>2</sup> Почему логистический аутсорсинг в России слабо развит? // [finam.info](http://finam.info) от 21.02.11 // <http://finam.info/currency/news24A310001/default.asp>.

## АННОТАЦИЯ:

Данная статья рассматривает страхование как эффективный инструмент мультимодальных перевозок груза, ставший, в современных условиях, неотъемлемой частью данного процесса. В ней также раскрываются понятие, принципы мультимодальности, дается сравнительная характеристика различного вида транспорта, описывается рынок страхования и аутсорсинга, приводится зарубежная модель построения логистических центров, которая может быть адаптирована в российской практике бизнеса.

## КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА:

Мультимодальность, страхование, товарообмен, транспорт, аутсорсинг

## ANNOTATION:

Given article considers insurance as effective tool of multimodal transportations of the cargo, which become in modern conditions an integral part of the given process. The concept, multimodality principles also reveal in it, the comparative characteristic of a various type of transport is given, the insurance and outsourcing market is described, the foreign model of construction of the logistical centers which can be adapted in the Russian practice of business is resulted.

## KEYWORDS:

Multimodality, insurance, barter, transport, outsourcing.

Рейтинг крупнейших страховых компаний в мире<sup>7</sup>

Компания	Место в общем рейтинге	Страна	Выручка, млрд долл.	Прибыль, млрд долл.	Активы, млрд долл.	Капитализация, млрд долл.
AXA Group	28	Франция	145,9	5,2	1016,7	46,0
Allianz	23	Германия	130,1	6,2	834,0	52,7
Generali Group	65	Италия	123,1	1,8	607,4	35,2
American International Group	762	США	96,0	-11,0	847,6	3,5
Aviva	122	Великобритания	96,0	1,8	559,7	15,5
Prudential	129	Великобритания	77,7	1,1	361,5	20,1
Legal & General Group	257	Великобритания	70,7	1,4	479,6	6,4

троф в мире может сравняться с приростом валового внутреннего продукта<sup>1</sup>.

Доказательством этих слов послужила катастрофа в Японии. Большинство экспертов оценивают экономические убытки Японии на уровне 100—110 млрд долларов, которые в перспективе могут составить 1 трлн. долларов. При этом размер страховых выплат по предварительным оценкам составил 35 млрд долл.<sup>2,3</sup>

В последнее десятилетие рынок страхования России переживает период бурного развития и демонстрирует один из самых высоких в мире среднегодовых темпов прироста страховых сборов — 22%, в то время как рынки стран Центральной и Восточной Европы возрастали на 11—13%, Западной Европы — на 3—7%, страховой рынок США — на 2—3% ежегодно. В среднем мировой рынок страхования за этот период ежегодно увеличивался на 3,7%<sup>4</sup>.

Вследствие экономического кризиса на российском рынке страхования наблюдается сокращение числа операторов. В Едином государственном реестре субъектов страхового дела на 30.06.2010 зарегистрированы 666 страховщиков, из них 660 страховых организаций и 6 обществ взаимного страхования. В 2008 г. на рынке работало 786 компаний, т.е. общее количество страховщиков уменьшилось за полтора года на 120 компаний. Кроме того, наблюдается сокращение количества компаний, которые находятся на рынке, но не собирают страховых премий (их сборы равны нулю). Если в 2008 г. насчитывалось 34 таких компаний<sup>5</sup>, то в 2009-м уже 129.

При отмеченной динамике объем страховых премий в России к 2010 г. возрос в 5,6 раза относительно начала XXI в. и составил 1041,09 млрд руб., что можно проследить на рисунке 1.

Стоит отметить, что общая сумма страховых премий и выплат по всем видам страхования за 2010 г. (1041,09 и

768,59 млрд руб.) превышает данные 2009 г. соответственно на 6,5% и 4,4%, что говорит о положительных тенденциях в данной отрасли и о постепенном выходе ее из кризиса.

Авторы Камалян А.К. и Парахин Ю.Н. отмечают, что мировыми лидерами по объему собранных страховых премий традиционно остаются США, Великобритания и Япония с долями 32%, 13% и 10,2% соответственно. Однако как основные точки роста мирового рынка страхования в последние годы зарекомендовали себя развивающиеся рынки стран Юго-Восточной Азии (Объединенные Арабские Эмираты, Индонезия, Индия, Китай), а также Центральной и Восточной Европы, демонстрирующие в отдельные годы прирост страховых сборов от 10% до 40%.

Сравнивая российский рынок страховых услуг со страховыми рынками стран Центральной и Восточной Европы, как находящихся в наиболее близких экономических условиях, авторы отмечают, что по объему собранной страховой премии российский страховой рынок является крупнейшим среди рынков указанных стран и составляет 70% от объема страховых рынков этих стран вместе взятых.

В таких условиях рейтинг крупнейших компаний в сфере страхования постоянно изменяется. Автор Федосов В.А. приводит рейтинг крупнейших страховых компаний по итогам 2009 г., который отображен в таблице 2.

Анализ научно-практической литературы по заявленной теме статьи показал, что единообразной формулировки понятия термина мультимодальные перевозки», которая раскрыла бы понимание и суть предмета исследования, на современном этапе развития отечественной транспортной науки нет. Подавляющее большинство ученых, а за ними и практиков, дают чисто контекстуальные определения данному понятию. По мнению автора

Гаврюшкова Е.Н., в формулировках термина «мультимодальные перевозки» приводимых подавляющим большинством ученых и практиков налицо ошибка слишком широкого определения<sup>8</sup>.

По мнению Миротина Л. Б. мультимодальная перевозка — это прямые смешанные перевозки по меньшей мере двумя различными видами транспорта и, как правило, внутри страны<sup>9</sup>. Авторы Балбанова А.О., Морозовой И.В., Постанова М.Я. отмечают, что мультимодальными перевозками являются перевозки, которые подразумевают использование нескольких видов транспорта для перевозок по развитой системе каналов распределения продукции с

## Страховые премии

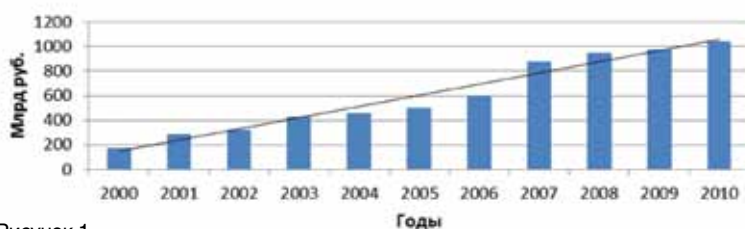


Рисунок 1

Динамика рынка страхования РФ в 2000—2010 гг.<sup>6</sup>

<sup>1</sup> Ущерб от техногенных катастроф в мире может сравняться с приростом ВВП // РИА «Новости» от 19.04.2005 / <http://www.rain.ru/economy/20050419/39694473.htm>.

<sup>2</sup> Убытки Японии от катастрофы оценили в триллион долларов // last24.info от 4.01.2011/ <http://last23.info/read/2011/03/15/4/4396>.

<sup>3</sup> Страховщики подсчитывают убытки от катастрофы в Японии // «ВестиФМ» от 22.03.2011/ <http://www.vesti.ru/doc.html?id=438473>.

<sup>4</sup> Камалян А.К., Парахин Ю.Н. Тенденции развития интеграции на рынке страховых услуг // Финансы и кредит 2009, № 37 (373).

<sup>5</sup> Федосов В.А. Международный страховой рынок // Финансы и кредит, 2011 г., № 7(439).

<sup>6</sup> Составлено авторами (внесены дополнительные данные 2010 г.) на основе: Федосов В.А. Международный страховой рынок // Финансы и кредит, 2011 г., № 7 (439), Коваль А.П. Сведения о деятельности страховщиков за 2010 год // Финансы и кредит, 2011 г., № 3.

<sup>7</sup> Федосов В.А. Международный страховой рынок // Финансы и кредит, 2011 г., № 7 (439).

<sup>8</sup> Гаврюшков Е.Н. Методические основы выработки управленческих решений при управлении процессом организации мультимодальных перевозок грузов // Автореферат на соискание ученой степени КЭН, Владивосток, 2006 г.

<sup>9</sup> Миротин Л.Б. Транспортная логистика // Учебное пособие. М, 2003 г. — 512 с.

целью обеспечения более высокой эффективности всей цепочки доставки<sup>1</sup>.

В тоже время, автор Кизим А.А. рассматривает мультимодальные перевозки как перевозку одного вида груза несколькими видами транспорта, когда перевозчики или посреднические транспортно-логистические фирмы, организующие перевозку, несут за нее (согласно договору-соглашению) ответственность на всем пути следования при оформлении единого перевозочного документа, независимо от количества принимающих участие видов транспорта<sup>2</sup>.

Одним из первых правовых источников международного уровня, содержащим термин «мультимодальная перевозка» и раскрывающим его сущность является Конвенция ООН 1980 года «О международных мультимодальных перевозках грузов», которая, к сожалению, до настоящего времени не вступила в силу.

Опираясь на основные положения данного документа и на мнения вышеуказанных авторов, мультимодальную перевозку можно определить как перевозку груза несколькими видами транспорта, осуществляемую либо собственными силами участников договора, либо с привлечением посредника, с обязательным использованием процедур страхования, причем груз перемещается по системе транспортных коридоров, которые могут быть сформированы как на локальном, так и на международном уровне, что делает процесс перевозки более эффективным и менее затратным.

В этом свете страхование — это инструмент мультимодальной перевозки, направленный на минимизацию потерь от порчи груза и повышающий качество самой перевозки.

Примером территорий, использующих мультимодальные способы перевозки грузов в Краснодарском крае выступают Новороссийск, Туапсе, Темрюк, Ейск. Так, за первые 6 месяцев 2011 г. грузооборот этих портов составил 78,9 млн т, что на 6,8% меньше аналогичного периода 2010 г. Объем перевалки сухогрузов сократился на 18,3% до 24,3 млн т, наливных — на 0,5% до 54,6 млн т. Снизился грузооборот портов Новороссийск (-6,9%) до 55,8 млн т и Ейск (-29,2%) до 1,2 млн т. В то же время увеличился объем перевалки грузов порта Темрюк на 37,8% до 1,2 млн т. Грузооборот порта Туапсе остался практически на уровне прошлого года (+0,2%)<sup>3</sup>.

По данным экспертов, данная динамика связана с рядом внешнеэкономических факторов, в том числе в недостаточном применении логистики.

Современным атрибутом мультимодальной перевозки является контейнерные перевозки. Один из ключевых факторов развития контейнерных перевозок в России — рост внешнеторгового оборота; общемировая тенденция изменения структуры перевозок в пользу их мультимодальности, что, по определению, требует использования контейнеров; а также появление новых и модернизация существующих контейнерных терминалов.

Транзитные контейнерные перевозки в России сегодня занимают далеко не надлежащее место еще и по причине острой нехватки их логистического обеспечения: нет современных складов, терминалов, достаточно оборудованных станций для того, чтобы любой контейнер снять, растарить/затарить, отремонтировать или перенаправить; нет не только техники, но и специализированных компаний, которые бы смогли обеспечить электронный обмен данными по грузопотоку от производителя до потребителя.

Примером возникновения данных диспропорций может служить ситуация, сложившаяся в Санкт-Петербургском порту.

По состоянию на 18 февраля 2011 г. ситуация с обработкой контейнеров в порту Санкт-Петербург оставалась критической. Об этом говорится в сообщении датской судоходной компании Unifeeder. При этом компания пока воздержится от введения так называемой надбавки за «перегруженность порта», о которой ранее объявляли другие компании. Unifeeder отмечает, что стивидорные компании порта Санкт-Петербург по-своему отреагировали на ситуацию и ввели дополнительную плату, увеличив тарифы на операции. К сожалению, проблему это не решило. Судоходная компания призывает своих клиентов как можно быстрее вывозить контейнеры с территории порта. Уже принято решение сократить время на вывоз контейнеров, прибывших в порт для клиентов Unifeeder вдвое, с 10 до 5 дней<sup>4</sup>.

Традиционно при перевозке грузов выделяют следующие виды транспорта:

- автомобильный;
- водный;
- железнодорожный;
- воздушный;
- трубопроводный.

В тоже время, наиболее полной и затрагивающей все аспекты перевозок груза является классификация, приведенная в работе «Основы предпринимательской логистики»<sup>5</sup>, согласно которой выделяются следующие виды транспорта:

- железнодорожный;
- автомобильный;
- водный;
- трубопроводный;
- воздушный;
- электропроводный;
- интернет как средство передачи информации.

Как уже было сказано, мультимодальность заключается в сочетании вышеприведенных видов транспорта, что делает процесс перевозки более эффективным, причем груз перемещается по системе транспортных коридоров, которые могут быть сформированы как на локальном, так и на международном уровне. Например «Волго-Донской» транспортный коридор сочетает в себе морской, речной, автомобильный и железнодорожный транспорт, что позволяет осуществлять бесперевалочную доставку генеральных, контейнерных и других грузов из Турции, Украины, а также европейских стран, в том числе из России (Туапсе, Новороссийск, Темрюк, Ейск) в порты прикаспийских стран при помощи судов типа «река-море»<sup>6</sup>.

Остановимся поподробнее о недостатках и достоинствах отдельных видов транспорта.

Согласно отмеченной выше работе, при оценке преимуществ и недостатков видов транспорта следует руководствоваться такими основополагающими факторами как среднее время доставки, цена услуги, разнообразие транзитного времени, потери и повреждение.

Данную классификацию можно расширить, внося такой фактор как вероятность наступления событий, которые могут повлечь за собой экономические убытки.

Таким образом, анализируя виды транспорта по фактору времени, можно сделать вывод, что наименьшее время, требуемое для доставки груза принадлежит авиаперевозкам. Однако, по фактору цены они более затратные, по сравнению с остальными видами. Так стоимость перевозки 1,5 тонны груза из Москвы в

<sup>1</sup> Балобанов А.О., Морозова И.В., Постан М. Я. Транспортная логистика и интермодальные перевозки// Учебное пособие: Генуя — Афины — Одесса — Ильичевск «Астроринт», 2004 г.

<sup>2</sup> Кизим А.А. Концепция построения региональной транспортно-логистической системы: вопросы теории и практики // Монография: Кубанский гос. ун-т, 2004 г., 658 с.

<sup>3</sup> Грузооборот морских портов России за 6 месяцев 2011 г.//www.morport.com от 11.07.2011 г.// <http://www.morport.com/rus/publications/document1177.shtml>.

<sup>4</sup> Титюхин Н. Логистика — инструмент повышения конкурентоспособности транспортного рынка России // Логинфо. 2011 г., №1—2.

<sup>5</sup> Кизим А.А. Основы предпринимательской логистики //Учебное пособие. Краснодар: Кубанский гос. ун-т, 2007. — 663 с.

<sup>6</sup> Кизим А.А. Концепции построения региональной транспортно-логистической системы: вопросы теории и практики. Монография. Краснодар: Кубанский гос. ун-т, 2004 г. — 658 с.

Краснодар будет стоить: при авиаперевозке — 67500 руб.<sup>1</sup>, при автоперевозке — 32700 руб.<sup>2</sup>, при перевозке железнодорожным транспортом — 8400 руб.<sup>3</sup>.

При морской перевозке, ввиду географических факторов, нельзя привести цену перевозки из Москвы в Краснодар, но, в качестве наглядного примера дешевизны данного вида транспорта, можно привести цену, рассчитанную исходя из перевозки контейнера, весом до 26500 кг., объемом 67,2 куб. м. из Гонконга в Новороссийск — 550 долл. США, что в пересчете на рубли будет составлять 165000 руб., при курсе 30 руб. за 1 долл.<sup>4</sup>

Что касается таких факторов как объем возможных потерь и вероятность их наступления, — то здесь нет определенных критериев оценки, каждый клиент для себя принимает решение, какой из вышеперечисленных видов транспорта для него является менее рискованным и, в случае катастрофы, принесет меньшее количество убытка.

Таким образом, все вышеприведенные факторы могут влиять на расчет страхового тарифа для мультимодальной перевозки грузов. Например, чем быстрее и рискованнее будет осуществляться перевозка, тем выше составит его стоимость.

В настоящее время достаточно актуальным является использование аутсорсинга как инновационного инструмента минимизации издержек при выполнении фирмой отдельных функций. Всё больше предпринимателей и других потребителей прибегают к его помощи. В большей степени это связано с тем, что в условиях глобализации повышается скорость товарообмена, что, в конечном счете, ставит перед компаниями более жесткие рамки конкуренции. В таких случаях и приходит на помощь аутсорсинг.

На сегодня проникновение логистического аутсорсинга в России отстает в 2,5—3 раза от аналогичных показателей в Европейских государствах и США. В частности, в Германии проникновение логистического аутсорсинга в торговые сети составляет 55%, в России этот показатель составляет лишь 22% .

Поэтому для более эффективного процесса транспортировки груза требуется применить зарубежный опыт, а именно наиболее рациональную и экономически оправданную модель логистических центров.

По мнению Н. Титюхина, может представлять интерес европейская модель реализации инвестиций в логистические центры (ЛЦ)<sup>5</sup>. Так, например, особенности немецкой модели строительства логистических центров проявляются в следующем:

- сильная государственная поддержка на всех уровнях;
- участие государственного сектора основывается на федеральных законах и законах федеральных земель;
- федеральный бюджет участвует в финансировании инвестиций через DeutscheBahnAG (Немецкие железные дороги);
- широко практикуется выделение дотаций бюджетам федеральных земель, целевых дотаций и кредитование по конкретным инвестициям;
- финансовую поддержку инвестиций в логистические центры оказывают как федеральные земли, так и местное самоуправление.

В этой модели четко определены и источники инвестиционных средств. Инвестиционный капитал участников проекта дополняется банковским кредитом.

Также жестко определены функции компании, иницирующей создание ЛЦ. Зачастую подход к реализации проектов построен на механизме государственно-частного партнерства (ГЧП), так как такой вид сотрудничества более выгоден и менее обременителен как для государства, так и для частного бизнеса.

Таким образом, переняв зарубежный опыт, логистика в России может претерпеть качественные изменения, которые будут связаны с повышением уровня качества предоставляемых услуг,

снижением временных затрат на перевозки, уменьшением давления со стороны органов власти и т.д.

В условиях глобализации и развития мирохозяйственных связей усиливается конкуренция между крупнейшими транснациональными компаниями, что требует внедрения новых форм и методов конкурентной борьбы таких как: разработка новых продуктов, сращивание, слияния и поглощения страхового, банковского и финансового капиталов. При правильном подходе, процесс слияния и поглощения может вывести компанию на новый качественный уровень, который ранее был недоступен.

Согласно авторам Кизим А.А., Бекировой С.З., Вафаева З.Б. слияние и поглощение предоставляет фирме ряд возможностей:

- реинжиниринг традиционных бизнес-процессов;
  - переход к новым бизнес-моделям;
  - выход на новый уровень эффективности;
  - совместное использование активов;
- миспользование импульса (синергетический эффект)<sup>6</sup>.

Таким образом, подводя итоги, стоит отметить, что ввиду расширения логистического рынка России и росту товарообмена, следует выделить следующие направления повышения качества мультимодальных перевозок, а именно:

- постоянное совершенствование методологической базы расчета страховых тарифов;
- создание инфраструктуры, позволяющей применять контейнеры;
- применение слияний и поглощений фирм с целью достижения синергетического эффекта от совместной деятельности;
- применение эффективных моделей построения логистических центров.

Всё вышеизложенное говорит о том, что в современной внешней торговле, в процессах товарообмена страхование выступает в роли финансового стабилизатора, позволяющего коммерсанту компенсировать убытки, которые он терпит вследствие непредвиденных случайных событий, наносящих урон бизнесу, получить защиту от случайного (но не от неизбежного) ущерба, возникающего при перевозке грузов, более свободно рисковать своим капиталом, переносить финансовую ответственность в случае убытка на страховщика, в значительной степени увеличить масштабы своих операций. Обеспечивая страховую защиту своему бизнесу, предприниматель освобождается от необходимости формирования резервов (запасов) на случай непредвиденных обстоятельств. Технологичная среда, в которой мы живём сегодня, экологические и социальные условия многократно увеличивают риски, угрожающие бизнесу, и порождают огромные, невиданные в прежние времена, убытки. Современная внешняя торговля не может обходиться без страхования, а договор страхования в большинстве случаев является неотъемлемой частью торговой сделки.

Таким образом, процесс страхования в системе международных перевозок грузов является неотъемлемой частью оказания логистических услуг операторами, чья деятельность направлена на интегрирование в мировое сообщество и повышение качества выполняемой работы. Без применения новых, более эффективных и рациональных методов страхования данная задача является труднореализуемой, так как транспортно-логистическая компания предстанет тогда менее конкурентоспособной. Это объясняется тем, что мультимодальные перевозки зачастую несут характер перевозок с повышенным уровнем риска, который потребитель транспортных или логистических услуг хотел бы минимизировать и макси-мально обезопасить себя от возможных потерь. Поэтому транспортно-логистическим компаниям нужно осознать всю необходимость применения новых, инновационных методов страхования, которые в будущем позволят достичь поставленных целей, какими бы амбициозными они не были.

<sup>1</sup> <http://strans.ru/tarif.html>, 23.05.2011.

<sup>2</sup> <http://www.ama-cargo.ru/prices-intercity/> 23.05.2011.

<sup>3</sup> <http://www.railcontinent.ru/city/moscow/price>, 23.05.2011.

<sup>4</sup> [http://www.trans-agent.ru/mor\\_fraht.php](http://www.trans-agent.ru/mor_fraht.php), 23.05.2011.

<sup>5</sup> Титюхин Н. Логистика — инструмент повышения конкурентоспособности транспортного рынка России // Логинфо, 2011 г., № 1—2.

<sup>6</sup> Кизим А.А., Бекирова С.З., Вафаев З.Б., Управление слияниями и поглощениями предприятий в условиях глобализации мировой экономики // монография. Краснодар: Кубанский гос. ун-т, 2009. — 392 с.