Юлия ВАШУГИНА,
начальник отдела управления рисками и страхования, ООО «Оптима грузоперевозки и логистика»

Пути снижения рисков страхования грузов

Любой путь – это испытание. И для груза, в том числе. Испытание, к сожалению, не всегда проходит гладко. Так, как нам хотелось бы. Чисто теоретически возможные риски можно снизить за счет страхования, однако напомню, что страхование грузов – по сравнению с другими видами страхования – находится у нас в зачаточной стадии развития.

Ни одна иностранная компания сегодня не отправляет свои грузы незастрахованными, и, работая с российскими партнерами, зарубежные зачастую включают в контракты поставок пункт «страхование груза» как обязательное условие. В то же время в России на страхование передается всего лишь 15-17% всего грузооборота, осуществляемого на территории страны. Причин этого несколько: особенности менталитета, экономическая и политическая обстановка невысокая осведомленность населения, незнание законодательной базы и т.д. Большая часть

страхуемых грузов – экспортно-импортные поставки. При этом перевозки по территории России являются более рискованными, чем по территории Европы, поэтому хотелось бы подробнее остановиться на проблемах страховщика, которые возникают при кражах дорогостоящих и высоколиквидных грузов, а также пропаже транспортного средства с грузом. Отмечу, что без принятия дополнительных мер безопасности страховщики практически никак не защищены от подобных рисков, особенно, если учесть, что в сфере перевозок (да и в страховании перевозок грузов) мошенничество встречается не так уж редко. Конечно, сейчас не 90-ые годы, когда машины исчезали практически одна за другой, но риски, связанные с криминалом, в прошлое не ушли, и слишком смело было бы утверждать, что ситуация изменилась кардинально. До сих пор риски, связанные с противоправной деятельностью, очень высоки – особенно сейчас, после кризиса 2008-2009 годов.

Опасная экономия

Страхование грузов не может существовать само по себе, изолированно от других сфер деятельности: оно напрямую связано с логистикой, охранным бизнесом, деятельностью стивидорских и такелажных компаний, банковской сферой и т.д. Например, страховщики и транспортные компании находятся, что называется, в «одной упряжке». Однако экспедиторы в целях экономии зачастую сотрудничают с дешевыми перевозчиками, забывая при этом о сохранности груза. В свою очередь страховщики, боясь потерять постоянного клиента, принимают на страхование риски от любых экспедиторских компаний и перевозчиков, далеко не всегда проверяя надежность страхователя и его субподрядчика. Как бы обидно это ни звучало, не секрет, что многие страховые компании из-за жесткой конкуренции готовы взять на страхование любой груз без обсуждения особых условий его транспортировки и страхования. А если страховщик и пытается завести такой разговор с потенциальным страхователем, то, получив отпор, от

своих требований отказывается. Страховщик закрывает глаза на грамотный и глубокий андеррайтинг, полагаясь на наше русское «авось» – и в результате нередко получает убыток.

Как можно снизить риски

Чтобы защитить груз высокой ценности от преступников и таким образом снизить риски страховщика, можно перевозить его с охраной. Но за охрану нужно платить. Вопрос – какая из сторон будет это делать? Страхователь хочет получить страховое возмещение без дополнительных затрат, возлагая довольно весомые риски на страховщика. Получается, что заботиться об охране груза должен страховщик. Он может обратиться в частное охранное предприятие и будет спокоен.

Однако если страховщик заплатит за охранные услуги, ставка страховой премии будет увеличена. Согласиться ли на это страхователь? Но работать «в минус» страховой компании неинтересно, значит, к риску нужно отнестись более серьезно и основательно.

Думаю, со мной согласится большинство страховщиков, если скажу, что далеко не всегда риски просчитываются с достаточной степенью скурпулезности. Не лучше обстоит дело и с обсчетом экономики договора. Таким образом, фактически страховщик стоит перед выбором: получить клиента и вместе с ним возможную убыточность не менее 70% или от этого клиента отказаться. Поэтому лучше лишний раз обратиться в службу безопасности своей компании или в правоохранительные органы, чтобы получить как можно больше информации о потенциальном клиенте. Игнорировать такие действия было бы неосмотрительно.

Приведу пример. 2005 г. В департамент андеррайтинга головного офиса одной из крупнейших страховых компаний поступил запрос из подмосковного филиала на рассмотрение риска. Предлагалось принять на страхование перевозку титановых слитков, транспортируемых в тенто-

ванной фуре. Классически были предложены условия «С ответственностью за полную гибель» по тарифу 0,195%, которые, как известно, не предусматривают риски кражи груза и риски пропажи без вести транспортного средства. Но именно эти риски и являлись приоритетными для клиента. Была предложена дополнительная плата за включение данных рисков, что страхователя не устроило. Требование страховщика о посещении территории страхователя последний не принял. Однако страховщик готов был принять груз на страхование только при наличии охраны, которую он сам бы и подобрал. На это страхователь также отреагировал отрицательно. В сложившейся ситуации департаментом андеррайтинга был направлен запрос в собственную службу безопасности для проверки клиента. Оттуда поступила настораживающая информация: бизнес компании, которая отправляла слитки в Германию, был напрямую связан с металлургическим комбинатом. Бывший глава комбината обвинялся в совершении преступления и был связан с преступной группировкой. В итоге, в принятии риска было отказано.

Охрана охране рознь

Наиболее конкурентоспособным по сравнению с другими видами транспорта по перевозкам грузов является автомобильный – и наибольшее количество страховых случаев происходит при перевозке грузов с помощью автомобиля. В ряду факторов, влияющих на риски перевозки грузов, значительную часть занимают противоправные действия третьих лиц. А среди них далеко не на последнем месте мошенничество с подставными лицами и машинами.

Часто в сговор вступают люди, являющиеся участниками перевозки, т.е. водитель, кладовщик и охранник. Если с грузом произошел страховой случай, то даже если факт сговора не доказан, естественным образом возникают следующие вопросы:

- Кто занимался подбором охранного предприятия?
- Относится ли оно к числу официально зарегистрированных?
- Хорошо ли страховщик проверил участников перевозки?

Таким образом, выбор охранного предприятия надо проводить очень тщательно, а если оно указывается страхователем, то его должна проверить служба безопасности страховой компании – даже в случае, если страхователь – серьезная организация с именем. Ведь не исключено, что при найме охраны для сопровождения груза, страхователь решил сэкономить и привлечь охранное предприятие

низкого уровня. А ведь у страховщика в такой ситуации может и не возникнуть вопросов по поводу охраны! В данном случае возникает конфликт интересов всех участников сделки, и наличие охраны здесь мало что меняет. Страховщику такой договор не выгоден, в том числе, из-за отсутствия должной охраны груза. Но страхователь готов платить страховую премию только по очень низкому тарифу, и, соответственно, ставки выбранного ЧОПа – гораздо ниже рыночных. Вывод напрашивается сам собой: стоит ли экономить страховщику в ущерб своему же финансовому результату? Если так значимо наличие определенного клиента, выход один – доплачивать за сопровождение другим, надежным, ЧОПом, и работать хотя бы в «нуль», но не в «минус». Получается, что в некоторых случаях сопровождение выполняет только функцию пугача, но никак не ту роль, которую должно играть. Т.е. имеет место так называемый психологический фактор: вроде бы охрана присутствует, и все спокойны.

Существует еще один вид мошенничества, который в настоящее время встречается довольно часто. Образовывается юридическое лицо – перевозчик. Этот перевозчик добросовестно работает полгода-год, набирая все больше и больше серьезных клиентов, в том числе, транспортирующих

высоколиквидный и ценный дорогостоящий товар. Заработав себе репутацию надежной компании, перевозчик в определенный момент забирает у клиента груз на значительную сумму и исчезает вместе с ним (что у страховщика квалифицируется как «пропажа без вести»). После чего компания-перевозчик ликвидируется.

Сейчас все чаще в роли страхователя выступают транспортные компании (экспедиторы), а собственник груза не хочет брать на себя лишнюю ответственность и нести дополнительные финансовые траты. Поэтому страховой компании следует более внимательно подходить к вопросу проверки страхователя. В большинстве случаев все виды мошенничества, присутствующие при грузоперевозках, связаны с тем, что у транспортной компании нет серьезной службы безопасности. Впрочем, отмечу, что сегодня все больше компаний уделяют внимание безопасности груза и имеют договоры с частными охранными предприятиями.
Кроме того, в последнее время появились транспортно-

логистические компании, которые представляют собой структуру, имеющую в своем арсенале логистические, перевозочные, складские и охранные решения, обеспечивающие безопасные перевозки. Например, ООО «Оптима грузоперевозки и логистика», которая комплексно подходит к организации услуг, предоставляемых клиенту.

ООО «Оптима грузоперевозки и логистика» состоит в партнерских отношениях с компанией «Оптима секьюрити», входящей в ассоциацию охранных предприятий ветеранов силовых структур «Страж». Клиенту оказывается полный спектр услуг по охране и перевозке груза, включая его сопровождение. При оказании услуг по охране транзитных грузов сотрудники проходят соответствующую подготовку. Компаниями «Оптима грузоперевозки и логистика» и «Оптима секьюрити» разработан совместный логистический продукт по перевозке груза с сопровождением. Кроме того, груз защищен и страховой компанией, где «Оптима грузоперевозки и логистика» является страхователем, и плюс ко всему застрахована ответственность ЧОПов, входящих в «Оптима секьюрити». Хочется верить, что список компаний, которые конструктивно и структурировано подходят к обслуживанию клиентов, обеспечению безопасности грузов и снижению рисков, приведенным примером не исчерпывается. С другой стороны, страховщикам для снижения собственных рисков при страховании грузоперевозок имеет смысл наладить партнерские отношения с охранными и логистическими предприятиями, чтобы если не самим обеспечивать охрану, то обязать страхователя сделать это.