

Международные транзитные перевозки позволяют эффективно использовать резервы провозных возможностей национальных транспортных систем, стимулируют их воспроизводство и совершенствование.

Поскольку предлагаемый расчет проводится для труднопрогнозируемого объемного показателя перевозок международных транзитных грузов, при дальнейшем использовании прогнозных данных рекомендуется применять сценарный подход, а также комбинированные методы прогнозирования и имитационные методы моделирования. Сценарный подход подразумевает проведение вариантных расчетов с пессимистическими, оптимистическими и консенсусными прогнозами.

Библиографический список

1. Анализ временных рядов и прогнозирование / Г.С. Кильдешев, [и др.]. – М.: Статистика, 1973. 104 с.
2. Четыркин Е.М. Статистические методы прогнозирования. Изд. 2-е, перераб. и доп. / Е.М. Четыркин. – М.: Статистика, 1977. 200 с.
3. Модели и методы теории логистики: Учебное пособие. 2-е изд. / Под ред. В.С. Лукинского. – СПб.: Питер, 2008. 448с.
4. Ефимова Е.Н. Прогнозирование объемов грузовых перевозок с использованием приемов эконометрии // Экономика железных дорог, 2005. №6. С. 31-43.

УДК 368:629.113

ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СТРАХОВАНИЯ В АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗКАХ В РОССИИ И НА ЗАПАДЕ

Э.Ю. Хармаева (науч. рук. В.В. Багинова)

*ФГБОУ ВПО «Московский государственный университет путей
сообщения» (МИИТ), 127994, г. Москва, улица Образцова 9, стр. 9,
кафедра «Логистика и управление транспортными системами»,
erzhena.kh@mail.ru*

Перевозка грузов автомобильным транспортом обладает целым рядом очевидных преимуществ перед иными видами грузоперевозок: железнодорожным, морским, авиатранспортом. Прежде всего, это удобство выбора маршрута, возможность доставки груза до получателя без дополнительных перегрузок, что существенно удешевляет стоимость перевозки, доставка грузов «от двери до двери», сокращение потребности в дорогостоящей и громоздкой упаковке, экономия упаковочного материала и время доставки.

Ввиду перечисленных выше преимуществ, автомобильный транспорт широко используется во всех областях экономики, в том числе и в торговле. Он тесно взаимосвязан со всеми элементами производства. Поэтому выявление и использование имеющихся на автомобильном транспорте резервов позволяет увеличить объем транспортных услуг, предоставляемых торговым предприятиям.

Однако автомобильные грузоперевозки отличаются высокой степенью риска: груз с большей вероятностью может быть поврежден или утрачен. Едва ли не единственный способ снижения рисков при грузоперевозках – это страхование, причем как самих грузов, так и ответственности перевозчиков. В то время как на Западе страхование занимает до 90% рынка грузоперевозок, в России этот инструмент цивилизованной защиты интересов участников процесса перевозки грузов по-прежнему мало востребован.

На Западе правоотношения участников рынка автомобильных грузоперевозок (грузовладельца и перевозчика) регулируются «Конвенцией о договоре перевозки грузов автомобильным транспортом» (КДПП). Данная Конвенция, кроме прочих условий, содержит указание на ограничение лимита ответственности перевозчика за ущерб, причиненный полной или частичной утратой груза. Размер подлежащей возмещению суммы определяется на основании стоимости груза в месте и во время принятия его для перевозки (п.1, ст. 23 КДПП)¹. Размер возмещения не может превышать 8,33 SDR² за 1 кг недостающего веса. В соответствии с Конвенцией, стоимость груза определяется на основании биржевой котировки или, за отсутствием таковой, на основании текущей рыночной цены, или же при отсутствии и той и другой на основании обычной стоимости товара такого же рода и качества.

В Российской Федерации, в отличие от Западных стран, стоимость груза определяется на основании цены, указанной в счёте продавца или в договоре поставки. Законодательство РФ ставит российский перевозчиков в куда более жёсткие рамки, закрепляя к тому же полную материальную ответственность перевозчика за утрату, недостачу или повреждение

¹ Конвенция о договоре перевозки грузов автомобильным транспортом [электронный ресурс] // КонсультантПлюс. ВерсияПроф.

² SDR (Special Drawing Rights) - СПЗ (специальные права заимствования). Искусственное резервное и платёжное средство, эмитируемое Международным валютным фондом (МВФ). Имеет только безналичную форму в виде записей на банковских счетах, банкноты не выпускались. Не является ни валютой, ни долговым обязательством. Имеет ограниченную сферу применения, обращается только внутри МВФ. Это платёжное средство было создано МВФ в 1969 г. как дополнение к существующим резервным активам стран-членов. Курс SDR публикуется ежедневно и определяется на основе долларовой стоимости корзины из четырех ведущих валют: доллар США, евро, иена и фунт стерлингов.

груза перед отправителем (ст. 796 ГК РФ)¹. Однако ответственность перевозчика, возникающую из соглашения сторон (в данном случае – из договора перевозки) Гражданский кодекс не разрешает страховать, указывая: «По договору страхования риска ответственности за нарушение договора может быть застрахован только риск ответственности самого страхователя» (ст. 932).

В России проблема страхования ответственности перевозчиков носит весьма сложный характер: такой вид страхования допускается только в случаях, прямо предусмотренных законом. В свою очередь, законы, регулирующие деятельность российских автоперевозчиков – ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности» и «Устав автомобильного транспорта РФ» – подобных норм не содержат. Несмотря на такой существенный пробел в законодательстве, российские страховщики заключают с транспортными компаниями договоры страхования ответственности, прежде всего, для защиты имущественных интересов перевозчиков, который иным образом законодательно не защищён. Более того, при наступлении страховых событий по таким договорам производятся выплаты. Правда, страховое возмещение можно получить только в том случае, если перевозчик не докажет свою невиновность, так как гражданское законодательство обязует лицо, нарушившее обязательство, доказать отсутствие своей вины.

При наступлении какого-либо страхового риска грузоотправитель может рассчитывать на возмещение со стороны добросовестного перевозчика или его страховщика по договору страхования ответственности. Однако в данном случае условия договора страхования остаются вне поля зрения грузовладельца: договор будет заключён на условиях, удовлетворяющих перевозчика и страховщика. Например, владельцу не будет известен размер франшизы. При сборных грузоперевозках страховщик не выплатит возмещение, если размер убытка ниже размера франшизы. При грузоперевозках полными машинами величина безусловной франшизы будет зависеть от услуг третьей стороны и расходов на урегулирование. К примеру, услуги аджастеров или сюрвейеров должны быть «умещены» в сумму франшизы.

В том случае, если владелец страхует груз, а не полагается на возмещение по договору страхования ответственности перевозчика, то условия страхования он выбирает самостоятельно. Кроме прочего, страхование груза помогает владельцу защитить собственные интересы: при наступлении страхового случая претензии по выплатам направляются напрямую в страховую компанию, а не «блуждают» между участниками

¹ Гражданский кодекс Российской Федерации [электронный ресурс] // КонсультантПлюс. ВерсияПроф.

перевозки и их страховщиками. Убытки, причинённые, например, стихийным бедствием или противоправными действиями третьих лиц, не будут возмещаться страховщиком перевозчика. В данном случае получить возмещение возможно только по договору страхования грузов.

Владелец груза, как правило, полагает, что перевозчик, получив груз для транспортировки, в случае утраты или повреждения этого груза возместит ущерб по ответственности. Безусловно, перевозчик несёт полную материальную ответственность за груз с момента его принятия и до момента его доставки. Однако, такая ответственность наступает только в случае, если вина перевозчика доказана. Иными словами, если гибель или повреждение груза произошло, например, по вине противоправных действий третьих лиц (как в случае хищения), то законодательство снимает с перевозчика всякую ответственность перед грузовладельцем: требовать возмещения он не имеет права.

Западная страховая практика показывает, что владельцу обращаться за страховой защитой есть смысл только в том случае, если стоимость груза превышает 8,33 SDR за 1 кг. Если же фактическая стоимость меньше указанной суммы, то отправитель вполне может воздержаться от страхования груза, поскольку ответственность перевозчика по КДПГ покрывает убытки в случае порчи или гибели груза. По договору страхования ответственности перевозчика выплаты могут производиться только в установленных пределах: реальной стоимости груза, подтверждённой документами, либо объявленной стоимости, указанной в товарно-транспортной накладной.

Товарно-транспортная накладная (ТТН) или CMR (в международных автомобильных грузоперевозках) – это основной документ, устанавливающий стоимость страхового полиса. От качества его заполнения зависит, будут ли производиться страховые выплаты: специфика заполнения напрямую влияет на действительность договора страхования. Накладная заполняется отправителем, который несёт ответственность за правильность заполнения документа. Российское законодательство не разрешает страховать ответственность перевозчика, однако не запрещает объявлять ценность, которая может быть указана в товарно-транспортной накладной и в пределах которой перевозчик несёт ответственность. Объявленная ценность не может быть больше фактической стоимости груза.

В Российской Федерации остро ощущается необходимость более тщательного законодательного регулирования процесса автомобильных грузоперевозок. Необходимо разрешить страховать ответственность перевозчика на законодательном уровне и лимитировать её по принципам Конвенции ДПГ. Этот шаг будет стимулировать развитие рынка страхования ответственности перевозчиков. В свою очередь лимитированная

ответственность перевозчиков явится мощным стимулом к развитию рынка страхования грузов их владельцами в силу отсутствия полной ответственности перевозчика за несохранную доставку груза.

В настоящий момент состояние российского рынка грузоперевозок, очевидно таково, что обеспечить полную защиту груза возможно только с помощью страхования как ответственности, так и груза. Однако российские грузовладельцы не спешат страховать груз – и не только по причине того, что ответственность за него возложена, главным образом, на перевозчика. Кроме этого, в сфере грузоперевозок степень доверия к страхованию в целом достаточно низка, поскольку зачастую страховщики отказываются от выплат, отрицая наступление страхового случая. Причина этому – несовершенство законодательства.

УДК 656.22.073

СЮРВЕЙЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК

А.Н. Рахмангулов¹, И.С. Смирнова²

ФГБОУ ВПО «Магнитогорский государственный технический университет им. Г.И. Носова» (МГТУ), 455000, г. Магнитогорск, пр. Ленина, 38, ¹кафедра «Промышленный транспорт»,

²кафедра «Экспертиза и управление недвижимостью», daily2003@mail.ru

Аннотация

Сюрвейерское обслуживание – деятельность по осмотру судов, транспортных средств, грузов, контейнеров, тары и упаковки, а также независимой экспертной оценки качества и количества груза, готовности транспорта к его приему и перевозке, размеров повреждений при авариях. Институт сюрвейеров функционирует в системе товаропроизводства, внешней и внутренней торговли и транспортировки грузов от отправителя до получателя через все звенья транспортного процесса, поэтому качественная оценка состояния объектов и оценка рисков на начальном этапе позволяют существенно снизить возможные убытки в будущем.

Актуальность

На сегодняшний день предстраховая экспертиза является неотъемлемой частью любого страхования, в частности, в сфере железнодорожных грузоперевозок. Для того чтобы качественно и количественно оценить все возможные риски и последствия их наступления, все чаще требуется высококвалифицированная помощь специалистов, обладающих специфическими знаниями, а именно сюрвейеров, являющихся посредниками между страхователями и страховщиками.

Транспортный процесс – довольно длинная цепочка: отправитель,