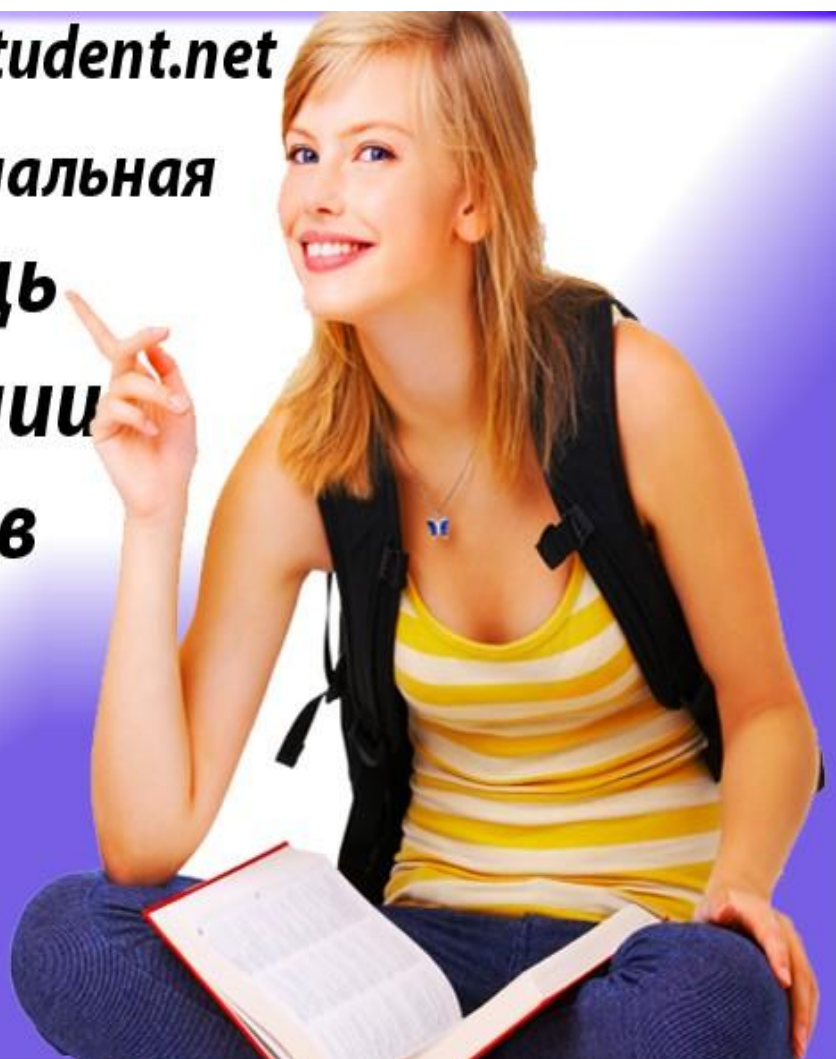


www.diplomstudent.net

**Профессиональная
помощь
в написании
всех видов
работ
для
студентов
вузов**



тема "Развитие транспортного страхования при различных импортно-экспортных поставках"

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	4
ГЛАВА 1.ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВАНИЯ ИМПОРТНО-ЭКСПОРТНЫХ ПОСТАВОК.....	7
1.1.Сущность транспортного страхования и его виды	7
1.2.Нормативно-правовое регулирование транспортного страхования	17
1.3.Внешекономическая деятельность и организация экспортно-импортных поставок.....	26
1.4.Классификация рисков внешнеэкономической деятельности	36
ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВАНИЯ ПРИ РАЗЛИЧНЫХ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ПОСТАВКАХ	47
2.1. Оценка рынка транспортного страхования в России	47
2.2. Анализ существующей практики транспортного страхования организации ООО «Балт-Страхование»	63
2.3. Мероприятия по совершенствованию транспортного страхования внешнеэкономической деятельности в страховой компании ООО «Балт- Страхование»	82
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	91
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ	97
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	104

ВВЕДЕНИЕ

Транспортное страхование во внешнеэкономической деятельности связано с обслуживанием специфических страховых интересов экспортеров и импортеров товаров и услуг. Цивилизованное ведение бизнеса, тем более при договорной форме отношений и отсутствии монополии государственной собственности, просто немыслимо без страхования. Исключить же полностью риски, даже при самой совершенной форме договорных отношений, невозможно. Им можно только противодействовать различными способами. К числу этих способов по праву относится страхование – механизм, с помощью которого риск переводится на страховщика.

Страховой рынок подразумевает не только конкуренцию, но и взаимодействие страховых организаций в выработке согласованных условий страхования, проведение организационных и технических мероприятий по предупреждению ущерба, в первую очередь в транспортном страховании, где наиболее зримо проявляется основополагающий тезис «страхование – бизнес без границ».

Необходимость рассмотреть развитие транспортного страхования при различных импортно-экспортных поставках достаточно актуальна в данный момент. Большинство российских страховых компаний мало пользуются тем опытом, который накоплен западными странами и поэтому их деятельность не совсем эффективна. Слабо отработан механизм транспортного страхования при торговле со различными странами. В результате это ведет к разобщенности, недопониманию, спорам и, как следствие, судебным разбирательствам.

Договоры, заключаемые между участниками международной торговли, зачастую являются проигрышными как для российской стороны, так и для страховой компании. Знание же всех нюансов транспортного страхования

позволит вывести торговлю на более высокий уровень, уменьшить затраты времени на решение вопросов о распределении потерь при возникновении страхового случая и тем самым стимулировать дальнейшее развитие страхования внешнеэкономической деятельности.

Большая часть прав и обязанностей в договорах купли-продажи связана с обеспечением сохранности товара на протяжении всего пути следования от продавца к покупателю. Именно поэтому участники сделок прибегают к транспортному страхованию, включающее в себя все виды перевозок, ответственность перевозчиков, а также страхование самих грузов. Транспортное страхование внешнеэкономической деятельности очень разнообразная область страхования, которая нуждается в более глубоком ее изучении и совершенствовании при совершенствовании различных импортно-экспортных поставок.

В связи с изложенной актуальностью, целью работы является совершенствование транспортного страхования при различных экспортно-импортных поставках. Для достижения указанной цели, задачами работы является: рассмотреть теоретические аспекты транспортного страхования; провести анализ внешнеэкономической деятельности России; дать характеристику объекта исследования, оценить деятельность анализируемой компании в сфере транспортного страхования, разработать рекомендации направленные на совершенствование транспортного страхования при различных экспортно-импортных поставках.

Бакалаврская работа состоит из двух глав, введения, заключения, списка использованных источников и приложений. Первая глава направлена на изучение сущности транспортного страхования, его виды, нормативно-правовое регулирование; и теоретических аспектов экспортно-импортных поставок. Во второй главе исследования представлен анализ рынка транспортного страхования; представлена характеристика объекта

исследования и анализ существующей практики страхования, даны основные пути совершенствования транспортного страхования внешнеэкономической деятельности анализируемой компании.

Объектом исследования является страховая компания ООО «Балт-Страхование». Предмет исследования- рынок транспортного страхования и деятельность страховой компании ООО «Балт-Страхование». Практическая значимость работы заключается в том, что предложенные рекомендации могут быть применены на практике анализируемой страховой организации.

Для написания работы использовались учебные пособия, диссертационные исследования, статьи, монографии, статистическая и иная отчетность, нормативно-правовые акты. Проблематикой транспортного страхования и организации внешне- экономической деятельности занимались множество отечественных и зарубежных авторов, основными из них являются: Архипов А. П., Бесфамильная Л.В., Богомолов О. Т., Воблый К. Г. , Веснин В.Р., Гордеев В. В., Диденко Н. И., Ермаков С. В., Журавлев Ю.М., Коломин Е.В., Колесникова Т.В., Кудров В. М., Клочков В.В., Ломакин В. К., Михайлушкин А.И., Орланюк-Малицкая Л.А., Олехнович Г. И., Русецкая Э.А., Сплетунов Ю. А., Скамай Л. Г., Смирнов В.В., Турбанов А.В., Почекина В. В., Федорова Т.А., Цыпин И.С., Шимко П.Д., Шахов В.В. и др.

ГЛАВА 1.ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВАНИЯ ИМПОРТНО-ЭКСПОРТНЫХ ПОСТАВОК

1.1.Сущность транспортного страхования и его виды

Прежде чем перейти к рассмотрению сущности транспортного страхования, необходимо дать понятие страхованию. Страхование - особый вид экономических отношений, призванный обеспечить страховую защиту людей (или организаций) и их интересов от различного рода опасностей. [28] Страхование (страховое дело) в широком смысле - включает различные виды страховой деятельности (собственно страхование, или первичное страхование, перестрахование, сострахование), которые в комплексе обеспечивают страховую защиту. Страхование выполняет несколько функций: рисковая, инвестиционная, предупредительная, сберегательная. Более подробно функции страхования представлены в прил.1. Гражданским кодексом РФ (главой 48)[20] предусмотрены два вида страхования: личное и имущественное. При этом, к личному страхованию относятся- страхование жизни, страхование от несчастных случаев, медицинское страхование. Имущественное страхование включает: страхование имущества, страхование ответственности, страхование предпринимательских рисков, страхование финансовых рисков. Страхование имущества подразделяется на следующие виды страхования: страхование имущества предприятий и организаций; страхование имущества граждан; транспортное страхование (средств транспорта и грузов); страхование других видов имущества, рис.1.1.

Таким образом, транспортное страхование является подвидом имущественного страхования и классифицируется следующим образом: страхование автотранспортных средств, страхование средств

воздушного транспорта, страхование космической техники, страхование средств водного транспорта, страхование грузов. [32]



Рис.1.1. Сущность страхования и его виды.

Рассмотрим сущность транспортного страхования. Страхование средств автотранспорта является одним из видов транспортного страхования, объектами которого выступают механизированные и другие средства транспорта, подлежащие государственной регистрации органами ГИБДД МВД РФ. Это все виды легковых и грузовых автомобилей и автобусов, мотоциклы, мотороллеры, тракторы и др., рис.1.2.

Страховыми случаями здесь рассматриваются: повреждение или уничтожение автотранспорта либо его повреждение в результате ДТП, пожара, самовозгорания, стихийного бедствия, угона, кражи (в том числе деталей), боя стекол и других противоправных действий третьих лиц, попадания камней, падения предметов, нападения животных и т.п., а также утрата транспортным средством товарного вида в результате указанных ранее событий. [32]

Страховщики предлагают различные варианты организации страховой защиты имущества автовладельцев: 1. по договору «автокаско» (страхование транспортного средства в комплектации завода изготовителя принято называть автокаско) средство транспорта страхуется от рисков ущерба и угона. 2. Страхование на «один случай» (договор заключается на один год, страховая премия обычно составляет примерно 60% страховой премии по полису «автокаско»). 3. страхование «на выходные дни» - для владельцев, которые редко используют автомобиль.

Отечественные страховые компании обычно предлагают комбинированное страхование (когда страхуется не только транспортное средство, но и гражданская ответственность владельцев средств транспорта, дополнительное оборудование, багаж, находящиеся в транспортном средстве и прицепе, жизнь и здоровье водителя и пассажиров). При заключении договора страхования страхователь предоставляет сведения о транспортном средстве: марка, модель, год выпуска, мощность и объем

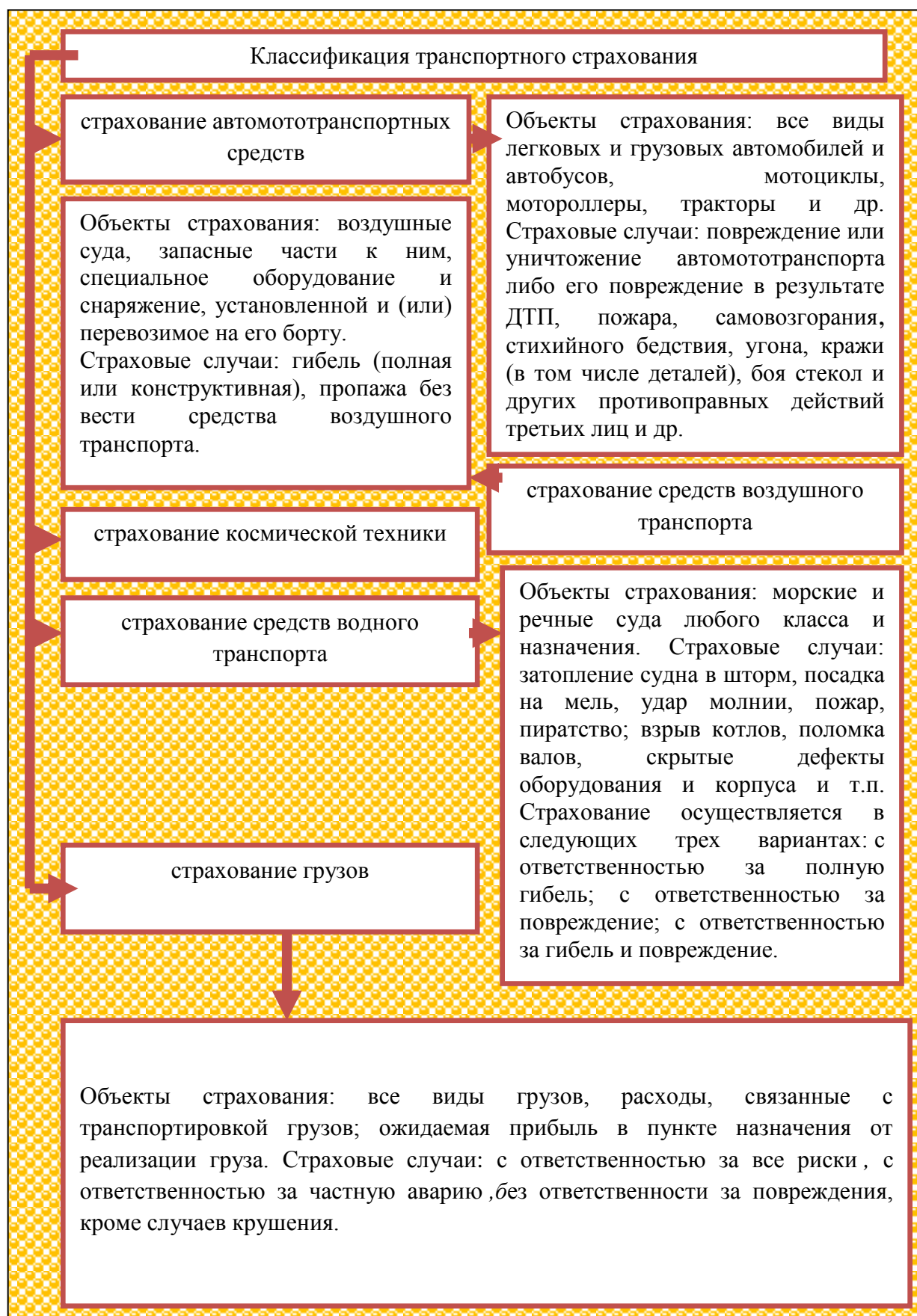


Рис.1.2. Классификация транспортного страхования.

двигателя, государственный регистрационный номер. На страхование не принимаются средства транспорта, находящиеся в эксплуатации 10 и более лет (за исключением случаев, когда произведено их существенное обновление), а также имеющие серьезные повреждения и значительную коррозию. Некоторые страховщики заключают договоры при наличии у страхователя и его автомобиля определенных характеристик, например, наличие багажа, установленной противоугонной защиты определенной модели и т.п. [36]

Перед заключением договора страхования страховщик вправе провести осмотр транспортного средства для уточнения сведений, сообщенных страхователем в заявлении на страхование. В основе определения страховой стоимости автомобиля лежит его первоначальная стоимость. Если страхователь не может предоставить документы, подтверждающие стоимость автомобиля, страховщик самостоятельно определяет стоимость автотранспорта на основе каталогов, автопрайсов или экспертизы. В таком случае стоимость транспортного средства может быть установлена в размере: восстановительной; остаточной; частичной стоимости.

Размер страховой премии засчитывается по ставкам, установленным в зависимости от вида транспорта, варианта страхования. При страховании средств транспорта могут быть предоставлены льготы в виде скидок со страховой премии, например, при условии страхования без перерыва в течение ряда лет, отсутствия страховых случаев и произведенных выплат по ним. [49]

При наступлении страхового случая страхователь должен незамедлительно сообщить об этом в страховую компанию в установленный в договоре срок, а также в другие компетентные органы: ГИБДД, пожарный надзор и пр. Данное условие может быть необязательным при незначительных повреждениях.

При повреждении застрахованного автотранспортного средства представитель страховщика в присутствии страхователя производит его осмотр и составляет акт. На осмотр приглашается и виновное в ДТП лицо. Каждый случай должен быть подтвержден справкой, оформленной соответствующими компетентными органами (ГИБДД, милицией, пожарным надзором).

Страховщики используют три варианта организации выплат страхового возмещения: 1)страхователь сам организует ремонт, оплачивает счет за ремонтные услуги и представляет документы, подтверждающие расходы в страховую компанию; 2)страховая организация заключает договоры с рядом авторемонтных предприятий на оказание услуг по ремонту застрахованных средств; 3)страховщик выплачивает страховое возмещение в соответствии с калькуляцией стоимости ремонта, составленной страховой компанией или другой организацией.

Специфическим основанием отказа в выплате страхового возмещения является установление факта управления транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, управление средством без соответствующего удостоверения на право управления транспортным средством данной категории, использование автомобиля в целях обучения вождению, участие в соревнованиях, испытаниях и т.д. [57]

К страховой компании, уплатившей страховое возмещение, переходит в пределах уплаченной суммы право требования (право суброгации), которое страхователь или иное лицо, получившее страховое возмещение, имеет к лицу, ответственному за причинение вреда.

При страховании средств воздушного транспорта могут быть застрахованы воздушные суда, запасные части к ним, специальное оборудование и снаряжение, установленной и (или) перевозимое на его борту. Здесь страхователями выступают авиаперевозчики, компании,

имеющие собственный авиатранспорт средства, аэроклубы, частные владельцы. Договор страхования может быть заключен на рейс и на срок. Обязанность страховщика по возмещению ущерба при страховании на срок начинается и оканчивается в 24 часа тех дат, которые указываются в договоре. При определении страховых тарифов учитываются тип и возраст воздушного судна, цель и географические районы его эксплуатации, уровень квалификации летного экипажа и иные факторы риска. Страховщик принимает на себя обязательства по возмещению ущерба за гибель (полную или конструктивную), пропажу без вести средства воздушного транспорта. Стороны могут согласовать и более узкий объем обязательств страховой компании.

В случае повреждения оплачиваются фактические расходы страхователя на аварийный ремонт, затраты по обеспечению безопасности и сохранности поврежденного воздушного судна. Некоторые виды расходов (на доставку к месту ремонта запасных частей, агрегатов, на проведение полетов, связанных с удостоверением годности воздушного транспорта к полетам и др.) возмещаются лишь в установленных пределах, например, в размере не более 10% от страховой суммы. Для решения вопроса о выплате страхового возмещения в страховую компанию среди прочих документов предоставляют: документы о регистрации происшествия с воздушным судном, технический акт его осмотра после повреждения, план аварийного ремонта и сметы расходов, а в случае гибели – акт о списании.

Страховщик вправе не производить выплаты, если страховой случай произошел при пилотировании судна лицами, не указанными в договоре страхования, при нахождении авиатранспорта вне географических пределов эксплуатации, при пользовании посадочными площадками, не предназначенными для приземления судов данного типа, если только последние два обстоятельства не вызваны действиями непреодолимой силы,

в случае выполнения испытательных полетов акробатических элементов в воздухе и т.п.. Также не признаются страховыми случаями гибель и повреждение средства воздушного транспорта, обусловленные военными действиями, забастовками, захватом судна, ядерным взрывом, его последствиями и другими подобными происшествиями.

На практике широко применяются комбинированные страховые полисы, которые объединяют страхование воздушных судов («авиакаско») и страхование различных видов ответственности, связанной с их эксплуатацией. При этом чаще всего используются условия, разработанные на лондонском страховом рынке. [59]

При страховании средств водного транспорта могут быть застрахованы морские и речные суда любого класса и назначения. Страховые компании возмещают убытки, происшедшие вследствие случайностей и опасностей плавания и пр. Выделяют две группы возможных событий – не связанные и связанные с действиями судовладельца. К событиям связанным с действиями судовладельца относят: затопление судна в шторм, посадка на мель, удар молнии, пожар, пиратство и др. К рискам второй группы относят риски, которые судовладелец, как правило, имеет возможность предотвратить: взрыв котлов, поломка валов, скрытые дефекты оборудования и корпуса и т.п. В последнем случае страховщики изучают все обстоятельства, связанные с возмещением убытков, на предмет наличия или отсутствия вины судовладельца. Страхование осуществляется в следующих трех вариантах: с ответственностью за полную гибель; с ответственностью за повреждение; с ответственностью за гибель и повреждение.

Кроме того, убытки не возмещаются при гибели либо повреждения судна вследствие известной страхователю не мореходности судна до выхода его в рейс, эксплуатации судна в условиях, не предназначенных его классом.

Износа, коррозии судна, его частей, машин, оборудования или принадлежностей и т.д.

В заявлении о страховании судовладелец должен сообщить точные сведения о судне. Страхование осуществляется на срок или на рейс. При страховании на срок страхователь должен указать район плавания и срок страхования, при страховании на рейс – пункты начала и окончания рейса, его продолжительность и пункты захода. При страховании на рейс обязательства страховщика начинаются обычно с момента отдачи швартовых или снятия якоря в порту отправления и оканчиваются с момента пришвартовывания или постановки на якорь в порту назначения.

Для получения страхового возмещения судовладелец должен представить необходимые документы: судовые и машинные журналы, объявления капитана и других членов команды, акт осмотра, подлинники счетов на все виды расходов, произведенных в момент происшествия и во время ремонта. [65]

При повреждении судна возмещается стоимость его ремонта. Договор страхования может предусматривать и размер не возмещаемой части убытка. Возмещение в размере страховой суммы выплачивается: при полной гибели судна, при полной конструктивной гибели судна, при пропаже судна без вести. При выплате страхового возмещения в случае полной гибели или пропажи судна без вести к страховщику переходит право собственности на застрахованное судно в пределах уплаченной суммы. Если страховая компания отказывается от права собственности на судно, то возмещение выплачивается без вычета остаточной стоимости имущества. Страховщик, помимо общих оснований имеет право досрочно расторгнуть договор страхования в случае изменения, приостановления или окончания действия класса судна, который последнее имело на момент заключения договора.

Отдельным видом транспортного страхования является страхование грузов. На страхование принимаются грузы, перевозимые по суше, а также воздушным и водным путем. Страхование грузов - это имущественное страхование, применяемое с целью защиты грузов от транспортных рисков (повреждения, утраты, уничтожения груза) при транспортировке от грузоотправителя к грузополучателю различными видами транспорта при различных перевозках. Перевозки также классифицируются на: международные, внутренние, мультимодальные, смешанные (комбинированные) перевозки(прил.2). В зависимости от вида перевозок, страхование грузов классифицируется следующим образом: страхование грузов при автоперевозках, при перевозках железнодорожным транспортом, при авиаперевозках, при перевозках водным транспортом, при смешанных перевозках.

Страховые риски при страховании грузов подразделяются на три вида в зависимости от объема защиты предлагаемого страхованием: с ответственностью за все риски, с ответственностью за частную аварию, без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения. Объектами страхования при страховании грузов являются: все виды грузов, расходы, связанные с транспортировкой грузов, ожидаемая прибыль в пункте назначения от реализации груза. При страховании грузов при перевозке, возможны несколько вариантов страхования: разовое страхование грузов; многоразовое страхование грузов. Размер страхового тарифа устанавливается в зависимости от особенностей предстоящей перевозки: условий страхования, вида перевозки, вида груза и его упаковки (тары), маршрутов перевозки, наличия перегрузок, стоимости груза, объема перевозок, величины франшизы, наличия охраны и сопровождения грузов и других факторов. При этом договор страхования может быть заключен на одном из следующих условий: без ответственности за повреждение, кроме случаев

крушения; с ответственностью за частную аварию; с ответственностью за все риски. Вышеназванные условия в отдельных случаях могут быть дополнены. Более подробно характеристика страхования грузов представлена в прил.2. Таким образом, выше были рассмотрены сущность страхования, в том числе и транспортного страхования- как один из видов имущественного страхования. Транспортное страхование осуществляется на основании различных нормативно-правовых актов, в связи с этим является необходимым рассмотреть эту часть исследования.

1.2.Нормативно-правовое регулирование транспортного страхования

Организация и управление транспортировкой грузов на государственном уровне регулируются большим количеством законодательных и нормативно-правовых подзаконных актов в каждой стране, а также международными соглашениями и конвенциями. Для перевозок внутри РФ основными нормативными документами являются: федеральные законы, Постановления Правительства РФ, кодексы, международные договоры и соглашения. В частности, основными нормативно-правовыми актами, регулирующие деятельность транспортного страхования являются:

1)Закон РФ от 27 ноября 1992 г. N 4015-I"Об организации страхового дела в Российской Федерации" (с изм. и доп. от 8 марта 2015 г.);

2)Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 4 ноября 2014 г. N 344-ФЗ);

3) Федеральный закон от 21 июля 1997 г. N 116-ФЗ"О промышленной безопасности опасных производственных объектов" (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);

4)Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ"О безопасности дорожного движения" (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);

5)Федеральный закон от 1 июля 2011 г. N 170-ФЗ"О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп. от 4 июня 2014 г.);

6)Закон РФ от 21 мая 1993 г. N 5003-І"О таможенном тарифе" (с изм. и доп. от 24 ноября 2014 г.);

7)Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ"О транспортно-экспедиционной деятельности" (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);

8)Закон РФ №67-ФЗ от 14 июня 2012 г. "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном"

9)Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ"О транспортной безопасности" (с изм. и доп. от 3 февраля 2014 г.);

10)Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ"О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);

11)Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ"Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (с изм. и доп. от 6 апреля 2015 г.);

12)Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ"Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (с изм. и доп. от 1 декабря 2014 г.);

13) Постановление Правительства РФ от 14 сентября 2005 г. N 567 "Об обмене информацией при осуществлении обязательного страхования

гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 26 августа 2013 г.) и др.

14)Постановление Правительства РФ от 26 мая 2005 г. N 333 "О порядке предоставления государственной гарантии Российской Федерации по обязательствам страхования военных рисков, рисков угона и других подобных рисков ответственности авиаперевозчиков перед третьими лицами";

15)Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. N 263 "Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 26 августа 2013 г.);

16)Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. N 265 "О внесении изменений и дополнений в акты Правительства Российской Федерации по вопросам обеспечения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 13 ноября 2013 г.);

17)Приказ Минтранса РФ от 8 августа 1995 г. N 73 "Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом" (с изм. и доп. от 14 октября 1999 г.);

18)Гражданский кодекс Российской Федерации ,часть вторая (Глава 48. Страхование) от 26 января 1996 г. N 14-ФЗ(с изм. от 6 апреля 2015 г.);

19)Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. N 195-ФЗ (с изм. и доп. от 6 апреля 2015 г.);

20)Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ (с изм. и доп. от 30 марта 2015 г.);

21)Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);

22) Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);

23) Таможенный кодекс Российской Федерации от 28 мая 2003 г. N 61-ФЗ (ТК РФ) (с изм. и доп. от 28 ноября 2009 г.);

24) Положение о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на морском транспорте (утв. постановлением Правительства РФ от 24 июня 1998 г. N 641)

25) Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. N 272 "Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом" (с изм. и доп. от 27 декабря 2014 г.) и др.;

Международные перевозки экспортно-импортных грузов различными видами транспорта и по различным схемам доставки регулируются дополнительно следующими нормативно-правовыми актами: 1) Федеральный закон от 17 июля 2009 г. N 152-ФЗ "О присоединении Российской Федерации к Конвенции о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) от 9 мая 1980 года в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 года"; 2) Международная конвенция о грузовой марке (Лондон, 5 июля 1930 г.); 3) Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ) (Женева, 19 мая 1956 г.); 4) Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) (Женева, 30 сентября 1957 г.); 5) Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) (Женева, 14 ноября 1975 г.) (с изменениями по состоянию на 1 октября 2009 г.); 6) Международный железнодорожный транзитный тариф (МТТ) (по состоянию на 1 января 2012 г.) (с изм. и доп.) (вступил в силу с 24 января 2015 г.); 7) Соглашение о Международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). Соглашение действует с 1 ноября 1951 г., с изм. и доп. на 1 июля 2014 г.; 8) Конвенция о международных

железнодорожных перевозках (КОТИФ) (Берн, 9 мая 1980 г.) (в редакции Протокола об изменениях от 3 июня 1999 г.). Конвенция вступила в силу 1 мая 1985 г., для Российской Федерации - 1 февраля 2010 г.; 10) Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов (Гамбург, 31 марта 1978 г.). Конвенция вступила в силу 1 ноября 1992 г. Российская Федерация в настоящей Конвенции не участвует; 11) Международные правила Инкотермс 2010 (Incoterms 2010). Правила вступили в действие с 01 января 2011 года (прил.3); 12) другими международными соглашениями и правилами. Рассмотрим кратко сущность основных нормативно-правовых актов, представленных выше.

Закон РФ от 27 ноября 1992 г. N 4015-I "Об организации страхового дела в Российской Федерации" (с изм. и доп. 8 марта 2015 г.) регулирует отношения между лицами, осуществляющими виды деятельности в сфере страхового дела, или с их участием, отношения по осуществлению надзора за деятельностью субъектов страхового дела, а также иные отношения, связанные с организацией страхового дела. [1]

Согласно данного закона, целью организации страхового дела является обеспечение защиты имущественных интересов физических и юридических лиц, РФ, субъектов РФ и муниципальных образований при наступлении страховых случаев. Задачами организации страхового дела являются: проведение единой государственной политики в сфере страхования; установление принципов страхования и формирование механизмов страхования, обеспечивающих экономическую безопасность граждан и хозяйствующих субъектов на территории РФ.

Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.) определяет порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности - порядок оказания услуг по организации перевозок грузов

любыми видами транспорта и оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов. Этим законом предусмотрены Правила транспортно-экспедиционной деятельности, права, обязанности, ответственность экспедитора и клиента, претензии и иски, возникающие в результате осуществления транспортно-экспедиторских услуг. [7]

Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации"(с изм. и доп. от 6 апреля 2015 г.) регулирует отношения, возникающие между перевозчиками, пассажирами, грузоотправителями (отправителями), грузополучателями (получателями), владельцами инфраструктур железнодорожного транспорта общего пользования, владельцами железнодорожных путей необщего пользования, другими физическими и юридическими лицами при пользовании услугами железнодорожного транспорта общего пользования и железнодорожного транспорта не общего пользования, и устанавливает их права, обязанности и ответственность.

Настоящий Устав определяет основные условия организации и осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов, оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и иных связанных с перевозками услуг.

Действие настоящего Устава распространяется также на перевозки грузов, грузобагажа, погрузка и выгрузка которых осуществляются в местах общего и необщего пользования, включая железнодорожные пути необщего пользования, а также на строящихся железнодорожных линиях, примыкающих к железнодорожным путям общего пользования. [11]

Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического

транспорта" (с изм. и доп. от 1 декабря 2014г.) регулирует отношения, возникающие при оказании услуг автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, которые являются частью транспортной системы РФ. Закон определяет общие условия перевозок пассажиров и багажа, грузов соответственно автобусами, трамваями, троллейбусами, легковыми автомобилями, грузовыми автомобилями, в том числе с использованием автомобильных прицепов, автомобильных полуприцепов, а также общие условия предоставления услуг пассажирам, фрахтователям, грузоотправителям, грузополучателям, перевозчикам, фрахтовщикам на объектах транспортных инфраструктур. Перевозки пассажиров и багажа, грузов автомобильным транспортом в международном сообщении регулируются международными договорами РФ. [12]

Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.) определяются правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории Российской Федерации. Задачами настоящего Федерального закона являются: охрана жизни, здоровья и имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий. [4]

Закон РФ от 21 мая 1993 г. N 5003-1 "О таможенном тарифе" (с изм. от 24 ноября 2014 г.) определяет порядок применения ставок вывозных таможенных пошлин, установления ставок вывозных таможенных пошлин и перечня товаров, в отношении которых они применяются, случаи освобождения от уплаты вывозной таможенной пошлины, особенности применения ставок ввозных таможенных пошлин в зависимости от страны происхождения товаров и условий их ввоза, а также особенности предоставления тарифных преференций и тарифных квот.

Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом устанавливают на территории РФ порядок перевозки опасных грузов автомобильным транспортом по улицам городов и населенных пунктов, автомобильным дорогам общего пользования, а также ведомственным и частным дорогам, не закрытым для общего пользования, вне зависимости от принадлежности опасных грузов и транспортных средств, перевозящих эти грузы, и обязательны для всех организаций, а также индивидуальных предпринимателей.

Действия Правил не распространяются на: технологические перемещения опасных грузов автомобильным транспортом внутри территории организаций, на которых осуществляется их производство, переработка, хранение, применение или уничтожение, если такие перемещения осуществляются без выхода на автомобильные дороги общего пользования, а также улицы городов и населенных пунктов, ведомственные дороги, разрешающие движение транспортных средств общего пользования; перевозки отдельных видов опасных грузов автотранспортными средствами, принадлежащими вооруженным силам, органам государственной безопасности и внутренних дел; перевозки ограниченного количества опасных веществ на одном транспортном средстве, перевозку которых можно считать как перевозку не опасного груза.) [6]

Международные перевозки опасных грузов, в том числе экспортно-импортные и транзитные перевозки опасных грузов по территории РФ, осуществляются с соблюдением норм и правил, установленных международными конвенциями и межправительственными соглашениями, участницей которых является РФ. При осуществлении международных перевозок опасных отходов рекомендуется руководствоваться требованиями "Базельской конвенции о контроле за трансграничной перевозкой опасных отходов и их удалении" от 22 марта 1989 г.

Правила транспортно-экспедиционной деятельности (утв. Постановлением Правительства РФ от 8 сентября 2006г. N554) устанавливают перечень экспедиторских документов, порядок оказания и требования к качеству транспортно-экспедиционных услуг. Порядок оформления и формы экспедиторских документов (утв. Приказом Минтранса РФ от 11 февраля 2008 г. N 23) устанавливает формы экспедиторских документов, а также порядок их заполнения, учитывая особенности при перевозке грузов разными видами транспорта.

Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ регулирует отношения, возникающие между организациями внутреннего водного транспорта РФ, грузоотправителями, грузополучателями, пассажирами и другими физическими и (или) юридическими лицами при осуществлении судоходства на внутренних водных путях РФ, и определяет их права, обязанности и ответственность. Положения Кодекса распространяются на: внутренние водные пути РФ и расположенные на них судоходные гидротехнические сооружения; порты, расположенные на внутренних водных путях РФ; суда и иные плавучие объекты, эксплуатируемые на внутренних водных путях РФ. [24]

Кодекс торгового мореплавания РФ от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ регулирует отношения, возникающие из торгового мореплавания. Под торговым мореплаванием в Кодексе торгового мореплавания РФ понимается деятельность, связанная с использованием судов для: перевозок грузов, пассажиров и их багажа; рыболовства; разведки и разработки минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр; подъема затонувшего в море имущества и др. [23]

Кодексом РФ об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. N 195-ФЗ предусмотрены административные преступления в транспортной сфере. [22]

Таким образом, регулирование транспортного страхования осуществляется на основании законов, Постановлений, Приказов, кодексов РФ, международных конвенций и соглашений, предусматривающих правила, права и обязанности участников транспортного страхования. Транспортное страхование экспортно-импортных поставок является частью внешне-экономической деятельности. В связи с этим является необходимым рассмотреть эту, не менее важную часть вопроса.

1.3.Внешекономическая деятельность и организация экспортно-импортных поставок

Под внешнеэкономической деятельностью понимаются экономические отношения в сфере внешней деятельности хозяйствующих субъектов при взаимодействии с зарубежными организациями и фирмами. Основой внешнеэкономической деятельности являются соответствующие связи, возникающие при заключении различных внешнеторговых сделок или разных видах внешнеэкономического сотрудничества, рис.1.3.

Внешекономическая деятельность - это совокупность производственно-хозяйственных, организационно-экономических и коммерческих функций фирм и предприятий. ВЭД также представляет собой процесс реализации ВЭС, включая основные формы ВЭС. [30]

Предметом изучения ВЭД является современное мировое хозяйство (мировая экономика), развивающиеся в его рамках международные экономические отношения в их сложной и противоречивой взаимосвязи и взаимодействии, и конкретные формы, методы и средства современного международного бизнеса. Объектом изучения являются международные коммерческие операции в совокупности их видов, направленные на

получение прибыли, а также операции, обеспечивающие международный товарооборот. [34]

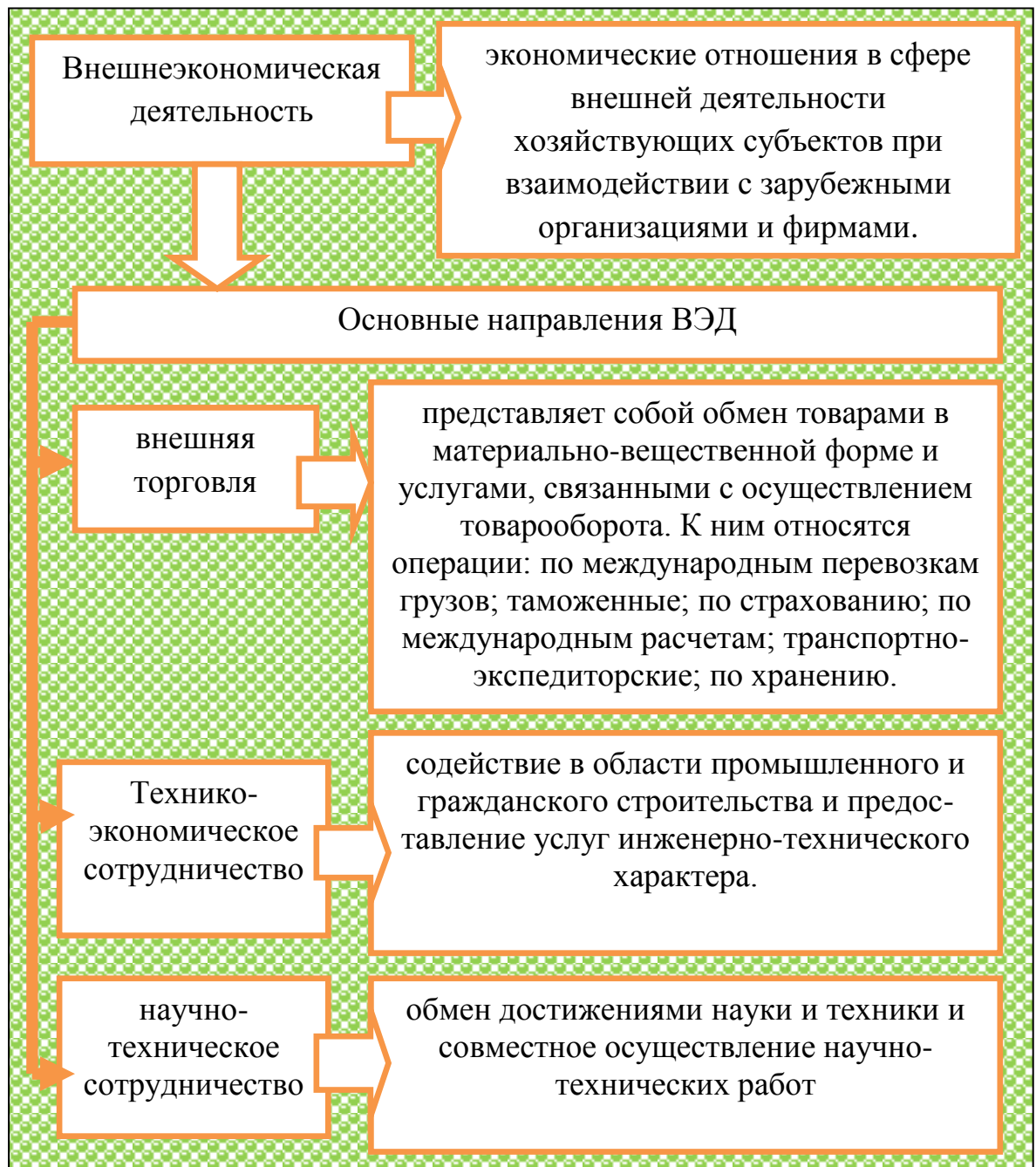


Рис.1.3. Сущность внешнеэкономической деятельности.

Основными направлениями ВЭД являются: внешняя торговля; технико-экономическое сотрудничество; научно-техническое сотрудничество. Внешняя торговля представляет собой обмен товарами в материально-вещественной форме и услугами, связанными с осуществлением

товарооборота. К ним относятся операции: по международным перевозкам грузов; таможенные; по страхованию; по международным расчетам; транспортно-экспедиторские; по хранению. Техничко-экономическое сотрудничество включает содействие в области промышленного и гражданского строительства и предоставление услуг инженерно-технического характера. ВЭД в сфере научно-технического сотрудничества представляет собой обмен достижениями науки и техники и совместное осуществление научно-технических работ.[44]

Так как внешняя торговля представляет собой обмен товарами и услугами между странами, является необходимым рассмотреть сущность экспорта, импорта, реэкспорта и реимпорта. Под экспортными операциями понимается деятельность, которая связана с продажей и вывозом за границу товаров для передачи их в собственность иностранному контрагенту. Под импортными операциями понимается деятельность, которая связана с закупкой и ввозом иностранных товаров для последующей реализации их на внутреннем рынке страны. В международной коммерческой практике под экспортом и импортом понимаются обычно только операции, которые осуществляются на коммерческой основе. А именно: на основе заключения и исполнения международных торговых сделок - контрактов купли-продажи.

Поставки в виде помощи, даров и другие, которые осуществляются на безвозмездной основе, в стоимость экспорта и импорта, как правило, не включаются, а учитываются отдельно. Вывоз за границу ранее ввезенного товара, который в стране экспорта не подвергался какой-либо переработке, называется реэкспортом. Обычно эти операции возникают из-за резкого изменения международной обстановки, прямых дипломатических или экономических связей между странами, возникновения военных действий. В таких случаях нуждающаяся сторона обращается за товаром в другие государства, которые и оказывают ей фактически посредническую услугу.

Предметом реэкспорта обычно выступают товары, которые реализуются на международных аукционах и товарных биржах. Реэкспортными операциями являются также операции по вывозу товаров с территорий «свободных зон» и «приписных складов».

Под приписным складом понимаются все площади и помещения, приписанные к определенной таможне, где может находиться товар под таможенным контролем. В «приписном таможенном складе» товар может быть переупакован, расфасован, пересортирован под наблюдением таможенной инспекции. Товар, находящийся на «приписном складе», считается не прошедшим таможенную процедуру. Он может быть пропущен на территорию данной страны после выполнения всех таможенных формальностей и уплаты причитающихся пошлин, налогов и сборов. [45]

«Свободной зоной» называется территория порта, которая находится вне таможенной территории данной страны. Товары, ввозимые на территорию этих зон, не облагаются таможенными пошлинами и освобождаются на время пребывания там и при ввозе для реэкспорта от всяких пошлин, сборов и налогов с импорта, обращения, потребления или производства. На складах, расположенных в «свободной зоне», товары хранятся до их перемещения внутрь страны через таможенную границу или до их реэкспорта. На территории «свободных зон» совершаются следующие операции: 1) по завершению процесса производства в сфере обращения (очистке и сушке сырьевых товаров, расфасовке и разливу напитков в розничную тару); 2) по сортировке и перегрузке товаров; 3) по отбору товарных образцов и ознакомлению с ними покупателей. В развитых странах насчитывается более 200 действующих «свободных зон». Страны, не имеющие выхода к морю, пользуются «свободными зонами» близлежащих портов на основе международных соглашений. Ввоз из-за границы ранее вывезенных отечественных товаров, не подвергшихся там переработке,

называется реимпортом. К реимпорту относятся товары, не проданные на аукционе, возвращенные с консигнационного склада, забракованные покупателем и т. д.

В связи с тем, что в процессе обмена товарами и услугами на мировом рынке осуществляются экспортно-импортные операции, внешняя торговля отдельной страны характеризуется следующими показателями: 1) величина торгового оборота (сумма экспорта и импорта); 2) внешнеторговое сальдо – соотношение экспорта и импорта. Если экспорт больше импорта, страна имеет положительное внешнеторговое сальдо (активный торговый баланс), если импорт больше экспорта – отрицательное (пассивный торговый баланс). Разница между экспортом и импортом образует чистый экспорт; 3) экспортная и импортная квота – доля, соответственно, экспорта и импорта в ВВП; 4) экспортный потенциал (экспортные возможности) – доля продукции, которая может быть продана данной страной без ущерба для собственной экономики; 5) структура внешней торговли: субъекты (с кем торгует страна) и объекты (чем торгует страна), рис.1.4.

Рассмотрим порядок осуществления экспортно-импортных операций на мировом рынке. Созданный в любой стране механизм валютного контроля направлен, прежде всего на полное и своевременное поступление экспортной валютной выручки в страну в интересах оздоровления федерального бюджета, укрепления финансовой дисциплины, развитие внутреннего валютного рынка и формирование государственных валютных резервов. Основой механизма валютного контроля за экспортными операциями является обязанность экспортера обеспечить зачисление валютной выручки от экспорта в полном объеме и в оговоренные сроки на свои валютные счета в уполномоченных банках страны. Экспорт товаров может осуществляться при условии уплаты таможенных платежей, соблюдении мер экономической

политики и выполнении других требований, предусмотренных российским законодательством по таможенному делу. [48]

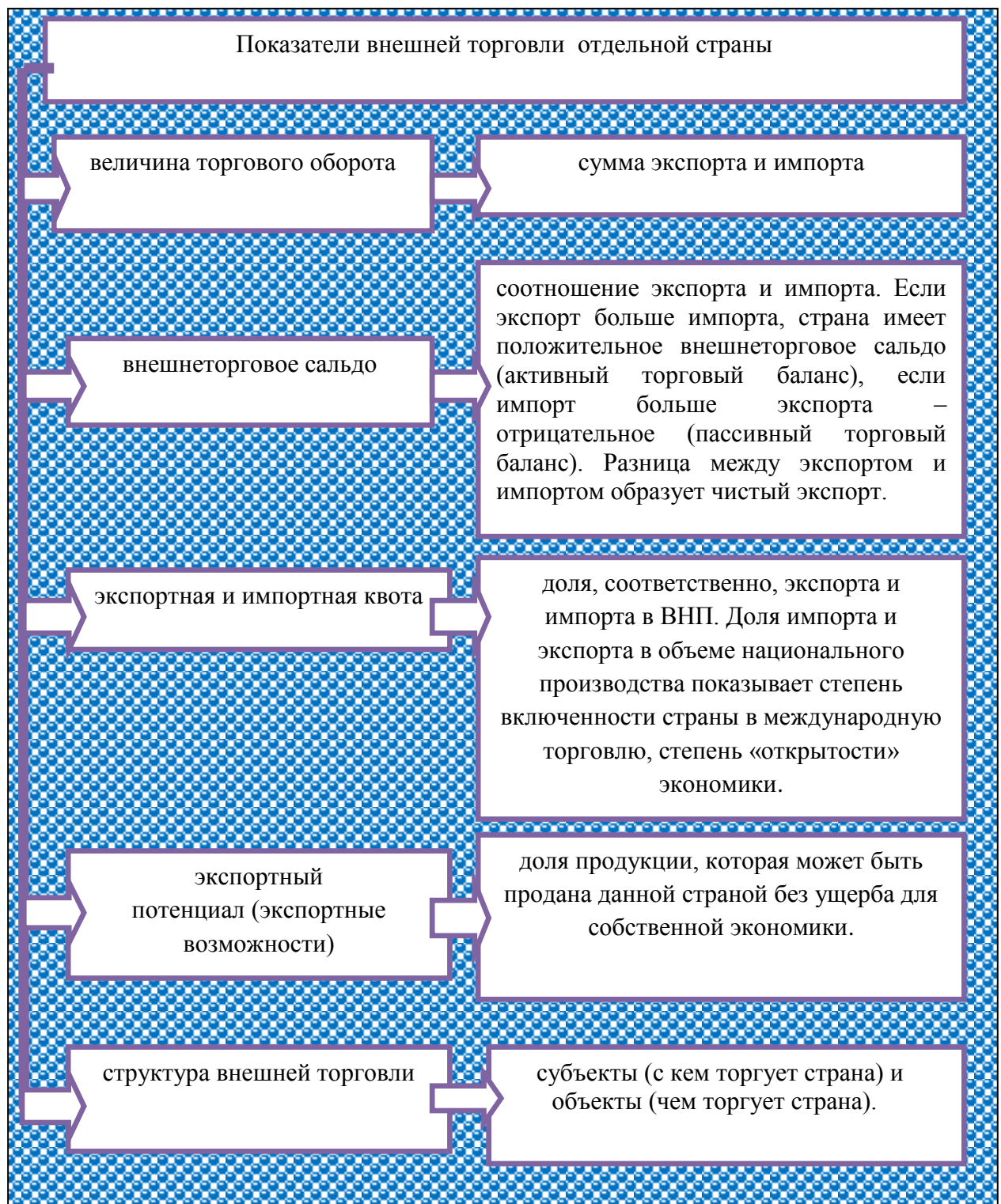


Рис.1.4. Показатели внешней торговли отдельной страны.

При таможенном и валютном контроле, а также таможенном оформлении товаров, вывозимых в соответствии с режимом экспорта по внешнеторговым договорам купли-продажи, предусматривающим расчеты в иностранной валюте, исходят из того, что зачисление на счета в уполномоченных банках всей валютной выручки от экспорта в сроки, установленные законодательством для исполнения текущих валютных операций. Таможенный орган, принимая грузы к оформлению, требует сообщения реквизитов валютного счета, на который будет переведена экспортная выручка. После окончания таможенного оформления в уполномоченный банк направляется извещение о совершении экспортной поставки. Завершается контрольная процедура уведомлением о зачислении валютной выручки от экспорта. Такова в самых общих чертах схема валютного контроля за поступлением экспортной выручки. [47]

Действующий сейчас механизм валютного контроля за импортными операциями строится на тех же принципах, что и контроль за экспортом. Импортеры-резиденты после заключения сделки, предусматривающей перевод из страны иностранной валюты для приобретения товаров, обязаны ввезти товары, стоимость которых эквивалентна сумме валютных средств, переведенных в их оплату или обеспечить полный возврат валюты в сроки, установленные в контракте, если иное не предусмотрено законодательством.

Расчеты по внешнеэкономическим сделкам российских импортеров осуществляются только через счета резидентов, заключивших сделки с нерезидентами. Оплата импортируемого товара может осуществляться только со счета в банке импортера, под которым понимается уполномоченный банк либо его филиал, в котором открыт текущий валютный счет импортера и который по поручению последнего осуществляет расчеты за импортируемые по данному контракту товары и оформляет по нему паспорт импортной сделки. Банк импортера производит платежи по

импортному контракту, открытие импортных аккредитивов и выдачу банковских гарантий оплаты только при наличии подписанного паспорта импортной сделки. Любой иной способ оплаты импортируемого товара может быть совершен только при наличии у импортера специального разрешения на осуществление такой операции. За выполнение функций агента валютного контроля по импортным операциям уполномоченные банки могут взимать с клиентов, оформивших в этих банках паспорта сделок, плату.

Валютный контроль распространяется на все импортные сделки, предусматривающие ввоз товаров, за которые предусмотрена оплата в иностранной валюте, расчеты осуществляются в иностранной валюте и хотя бы часть требований иностранного контрагента к российскому импортеру удовлетворяется или будет удовлетворена платежами в иностранной валюте (т. е. контракт предусматривает передачу резидентом компенсации за импортируемый товар хотя бы частично в виде денежных средств в иностранной валюте). [52]

Основными контролирующими субъектами в схеме экспортно-импортной сделки являются таможенные органы и банковские учреждения, отсюда название процедуры - таможенно-банковский контроль. Дополнительно к основному списку документов импортер направляет в Главное управление валютного регулирования и валютного контроля: копии договоров между российским предприятием и иностранным контрагентом с дополнениями и изменениями на русском языке и языке оригинала; копии грузовых таможенных деклараций, подтверждающих ввоз товаров; информацию из уполномоченного банка о фактически переведенных средствах в рамках договоров (с приложением копий платежных документов).

Базовый документ таможенно-банковского валютного контроля - паспорт сделки. Его оформляют в двух экземплярах на каждый заключенный внешнеторговый контракт, подпадающий под действие валютного контроля, совместно экспортер и уполномоченный банк, на транзитный валютный счет, в котором впоследствии должна поступить от импортера-нерезидента вся валютная выручка от экспорта товаров по данному контракту. Экспортер для оформления паспорта сделки в уполномоченный банк представляет наряду с заполненным и подписанным от его имени паспортом оригинал или заверенную копию внешнеторгового контракта на основании которого был составлен паспорт сделки.

При невозможности поставки товаров импортер возлагает на себя ответственность за возврат в установленные в контракте сроки суммы предоплаты, ранее переведенной иностранной стороне по контракту или ее приказу. Означенные суммы возвращаются на указанный в паспорте сделки текущий валютный счет импортера. Если валютная выручка от экспорта товаров поступает в банк не в полном объеме или с нарушением указанного в реестре срока, проверяется наличие у экспортера письменного подтверждения обоснованности данного обстоятельства или о причине задержки получения им валютной выручки.

С того момента, когда заработал механизм контроля за поступлением экспортной валютной выручки, основным способом сокрытия валютных средств за рубежом стали не экспортные, а импортные операции. Чаще всего в этих целях использовалось заключение фиктивного контракта: покупатель переводил иностранному контрагенту валюту под заведомую непоставку товаров (предоплата без поставки товара или же неэквивалентное поступление товара). Широко применялась также практика авансовых платежей, означающая по сути предоставление резидентами беспроцентного кредита иностранным фирмам. Валютный контроль за импортными

поставками был введен для того, чтобы искоренить практику заключения фиктивных импортных контрактов, позволяющих переводить иностранную валюту за границу. Международные расчеты по экспортно-импортным операциям с иностранными банками- корреспондентами осуществляются, как правило, в форме банковского перевода и документарного аккредитива.

Состояние внешней торговли страны, уровень ее развития зависят прежде всего от конкурентоспособности производимых товаров, на уровень которой влияют: обеспеченность страны ресурсами (факторами производства), в том числе и такими как информация, технология; емкость и требования внутреннего рынка к качеству продукции; уровень развития связей экспортных отраслей с сопряженными отраслями и производствами; стратегия фирм, их организационная структура, степень развития конкуренции на внутреннем рынке. Мировую торговлю характеризуют обычно с точки зрения ее объемов, темпов роста, географической (распределение товарных потоков между отдельными странами, регионами) и товарной (по видам продукции) структуры. [52]

Развитие международной торговли: позволяет преодолеть ограниченность национальной ресурсной базы; расширяет емкость внутреннего рынка и устанавливает связи национального рынка с мировым; обеспечивает получение дополнительного дохода за счет разницы национальных и интернациональных издержек производства; расширяет производственные возможности стран; ведет к углублению специализации производства и на этой основе повышению эффективности использования ресурсов и увеличению объема производства.

Следует отметить, что внешнеэкономическая деятельность связана с различными рисками, в связи с этим является необходимым рассмотреть их классификацию и факторы, оказывающие влияние на уровень риска.

1.4.Классификация рисков внешнеэкономической деятельности

Коммерческая, предпринимательская деятельность на внешнем рынке неизбежно связана с опасностями, которые угрожают различным имущественным интересам участника внешнеэкономической деятельности. Иными словами можно сказать, что внешнеэкономическая деятельность связана с различного рода рисками. Под рисками мы понимаем возможные неблагоприятные события, которые могут произойти и в результате которых могут возникнуть убытки, имущественный ущерб у участника внешнеэкономической деятельности. [37]

На уровень риска оказывают влияние многие факторы: объемы финансово-хозяйственной деятельности; профессиональная подготовка специалистов предприятия; стиль руководства и квалификация персонала; общий концептуальный подход к деятельности в условиях изменения в нормативно- правовой системе; разнообразие видов деятельности предприятия; степень компьютеризации деятельности; надежность системы внутреннего контроля; частота смены руководства и личные характеристики руководителей; число нестандартных для данной фирмы операций, деловое окружение. Классификация рисков очень разнообразна(рис.1.5):

1)по видам риски классифицируются: организационный, производственный, коммерческий, финансовый, юридический, кредитный, рыночный.

2)по месту обнаружения риски подразделяются: на внутренние(возникают внутри предприятия) и внешние (не зависящие от предприятия, возникают во внешней среде):

-внешние международные риски: хозяйственно-правовые риски, политические риски, международные риски;

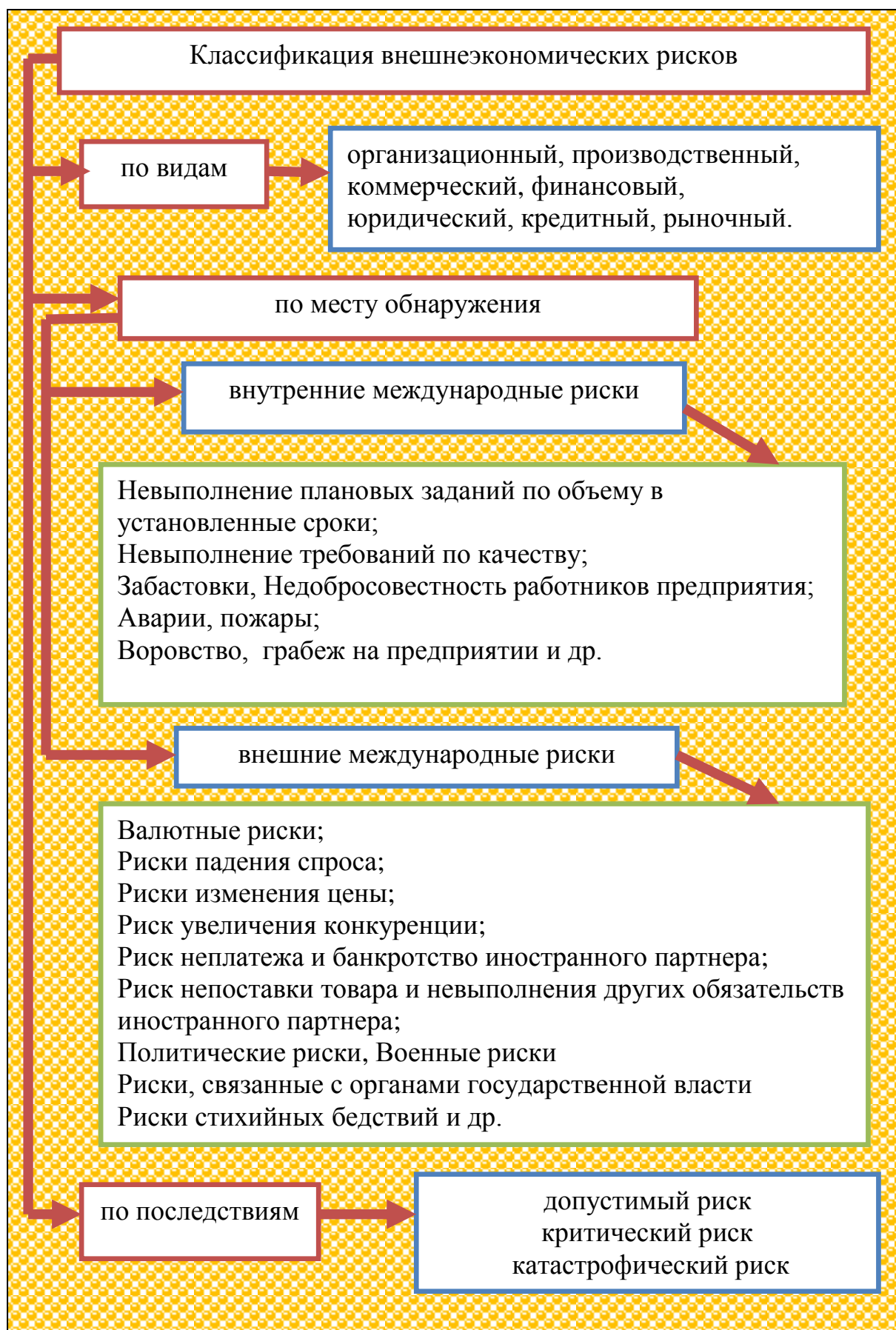


Рис.1.5.Классификация рисков внешнеэкономической деятельности.

-внутренние международные риски: риск невыполнения условий международного контракта; риск невыполнения обязательств по взаимным платежам или так называемый кредитный риск; валютный риск; сбытовой риск; ценовой риск; коммерческий; производственно-технический риск.

3) по последствиям риски классифицируются следующим образом: допустимый риск, критический риск, катастрофический риск, рис.1.5. [35]

Рассмотрим подробнее классификацию рисков внешнеэкономической деятельности.

Организационные риски – это риски связанные с ошибками менеджмента компании, ее сотрудников; проблемами системы внутреннего контроля, плохо разработанными правилами работ и пр., то есть риски, связанные с внутренней организацией работы компании.

Рыночные риски - это риски, связанные с нестабильностью экономической конъюнктуры: риск финансовых потерь из-за изменения цены товара, риск снижения спроса на продукцию, трансляционный валютный риск, риск потери ликвидности и пр.

Кредитные риски – риск того, что контрагент не выполнит свои обязательства в срок.

Юридические риски – это риски потерь, связанных с тем, что законодательство или не было учтено вообще, или изменилось в период сделки; риск несоответствия законодательств разных стран; риск некорректно составленной документации, в результате чего контрагент в состоянии не выполнять условия договора и пр.

Технико-производственные риски – риск нанесения ущерба окружающей среде (экологический риск); риск возникновения аварий, пожаров, поломок; риск нарушения функционирования объекта вследствие ошибок при проектировании и монтаже, ряд строительных рисков и пр.

Производственный риск, т.е. риск связан с непосредственным производством торговой продукции и возникает в случае резкого увеличения или уменьшения размеров производства, непредвиденных затрат, привлечения новых инвестиций, освоения инноваций и т.д.

Коммерческий риск возникает в процессе реализации товаров и услуг, резкого изменения спроса, роста товарных издержек, освоения новых видов торговли и т.д.

Финансовый риск присутствует постоянно, так как любое предприятие осуществляет свои финансовые отношения с банками и другими учреждениями и организациями.

При выходе хозяйственных субъектов на мировые отраслевые рынки, указанные виды рисков могут модифицироваться и значительно усиливаться, прежде всего, под воздействием зарубежной среды. В результате этого в мировой торговле появляются следующие виды рисков:

1) хозяйственно-правовые риски- они связаны с национальными различиями в законах и других нормативных актах, которые регулируют внешнеэкономическую деятельность;

2) политические риски связаны с изменением политической ситуации в той или иной стране. Например, приход к власти нового правительства и введения им ограничений на экспорт, импорт, эмбарго на товары и т.д.;

3) собственно международные риски-эти риски связаны с действиями международных экономических и финансовых организаций, которые вводят новые условия торговли, международные стандарты, режимы запретительных или поощрительных мер в международной торговле;

Наконец в самой внешней торговле каждой страны особенно при экспортно-импортных сделках, их заключении и исполнении возникают следующие риски:

- 1) риск невыполнения условий международного контракта (сроки поставки, несоответствие количества, качества и т.д.);
- 2) риск невыполнения обязательств по взаимным платежам или так называемый кредитный риск;
- 3) валютный риск, возникающий в связи с постоянным колебанием валютных курсов;
- 4) сбытовой риск связан с колебанием спроса на экспортные и импортные товары в стране или на отдельном сегменте зарубежного рынка;
- 5) ценовой риск возникает из-за постоянно изменяющихся мировых цен;
- 6) коммерческий риск проявляется в недобросовестности или неплатежеспособности населения страны-импортера и недополучении прибыли;
- 7) производственно-технический риск связан с невозможностью использования в производстве купленных на мировом рынке лицензий, патентов, «ноу-хау» или с невозможностью должной наладки купленного оборудования. [37]

Так же риски можно классифицировать по последствиям:

- 1) допустимый риск - это риск решения, в результате неосуществления которого предприятию грозит потеря прибыли; в пределах этой зоны предпринимательская деятельность сохраняет свою экономическую целесообразность, т.е. потери имеют место, но они не превышают размер ожидаемой прибыли;
- 2) критический риск - это риск, при котором предприятию грозит потеря выручки; иначе говоря, зона критического риска характеризуется опасностью потерь, которые заведомо превышают ожидаемую прибыль и в крайнем случае могут привести к потере всех средств, вложенных предприятием в проект;

3)катастрофический риск - риск, при котором возникает неплатежеспособность предприятия; потери могут достигнуть величины, равной имущественному состоянию предприятия. Также к этой группе относят любой риск, связанный с прямой опасностью для жизни людей или возникновением экологических катастроф.

Данная классификация наиболее полно охватывает множество рисков и, соответственно, позволит наиболее грамотно подойти к проблеме выявления рискообразующих факторов и исследования рисков.

Для борьбы с рисками, т. е. для уменьшения возможного ущерба, практически все крупные зарубежные предприятия имеют специальные подразделения (отделы, службы), которые разрабатывают комплексные программы, направленные на минимизацию возможного ущерба.

Очевидно, чрезвычайно актуальной для российских участников ВЭД является разработка концепции управления рисками и создания соответствующих организационно-управленческих структур для реализации своих программ управления рисками, которые должны являться частью программ ВЭД предприятия.

Работа по управлению внешнеэкономическими рисками, должна включать следующие основные функции:

1. анализ ситуации и определение возможных рисков;
2. оценку вероятного ущерба и принятие решения, направленного на его снижение;
3. реализацию принятых решений и контроль за их выполнением.

Как уже было описано выше, все риски делятся на две группы: зависимые от деятельности предприятия, или внутренние, и не зависимые от деятельности предприятия, или внешние. Принципиальное различие между ними состоит в том, что на первую группу рисков предприятие в состоянии повлиять, т. е. принять меры, устраняющие источники этих рисков. На

вторую группу рисков предприятие повлиять не в силах, так как их наступление практически не зависит от его «усилий». Соответственно для управления этими различными по своему происхождению рисками должны применяться различные методы.[46]

Для борьбы с внутренними рисками применяются известные методы управления. Например, для устранения рисков аварий, пожаров применяются меры безопасного ведения производства, противопожарные мероприятия. Для уменьшения рисков невыполнения плановых заданий по объему и качеству выпускаемой продукции разрабатываются соответствующие организационно-технологические мероприятия, включающие систему текущего и оперативно-календарного планирования, систему управления качеством и другие аналогичные мероприятия, имеющие целью создание на предприятии системы, исключающей невыполнение плановых заданий в срок и надлежащее качество продукции. Для снижения других внутренних рисков также разрабатываются адекватные мероприятия, главным критерием которых является их эффективность, т. е. отношение результата (уменьшение убытков или прирост прибыли) к затратам на их осуществление.

Главная проблема управления рисками во внешнеэкономической деятельности предприятия состоит в управлении рисками, наступление которых не зависит от усилий предприятий и которые являются внешними. Можно выделить следующие группы методов, направленных на уменьшение возможных убытков, вызываемых этими рисками:

1. Страхование, т. е, использование различных видов полисов, договоров страхования, применяемых в международных торгово-экономических отношениях.

2. Хеджирование как метод использования биржевых фьючерсных контрактов и опционов.

3. Применение различных форм и методов расчетно-кредитных отношений, сводящих к минимуму риск неплатежа за поставленные товары, или неполучения товаров против их оплаты. Например, подтвержденный документарный аккредитив, различные банковские гарантии, авалирование, залог и др.

4. Анализ и прогнозирование конъюнктуры (спроса, предложения, цены) на внешнем рынке, планирование и своевременная разработка мероприятий за счет собственных или заемных ресурсов с целью избежать возможных убытков, вызванных неблагоприятными конъюнктурными изменениями.

5. Другие методы.

Среди методов управления рисками в ВЭД значительное место отводится страхованию. Выделяют три отрасли страхования: имущественное, личное и ответственности.

Среди имущественных видов страхования наиболее часто применяются следующие: страхование грузов; страхование судов (морское каско); страхование воздушных судов; страхование автомобилей; страхование экспортных кредитов; страхование убытков от перерывов производства или коммерческой деятельности; страхование имущества, находящегося за границей, от огня и других опасностей; страхование имущества нерезидентов от огня и других опасностей; страхование имущества, находящегося в холодильных камерах; другие виды имущественного страхования.

При страховании ответственности объектом страхования является ответственность за ущерб третьим лицам (физическим и юридическим). Такая ответственность может возникать (и довольно часто) в силу действия законов по возмещению ущерба виновником, которым может оказаться (в

том числе случайно) предприятие – участник ВЭД. К этой отрасли применительно к внешнеэкономической деятельности относятся:

- международный полис страхования автогражданской ответственности (система "Зеленой карты");

- страхование гражданской ответственности владельцев воздушных судов, являющееся обязательным при полетах за рубеж;

- страхование гражданской ответственности перевозчиков;

- страхование ответственности производителей товаров;

- страхование профессиональной ответственности, в частности таможенных брокеров, юридических консультантов и юридических фирм, частных нотариусов, аудиторов, и других видов предпринимательской деятельности;

- другие виды страхования ответственности. [60]

Личное страхование, в котором объектом выступают жизнь, здоровье или доходы отдельного человека, в меньшей мере непосредственно связано с ВЭД.

Однако среди многочисленных видов личного страхования следует выделить виды страхования, без которых невозможно развитие, например, международного туризма. К ним относятся:

- комплексное страхование граждан, выезжающих за границу;

- страхование от несчастных случаев для выезжающих за рубеж;

- страхование медицинских расходов при выезде за границу;

- другие виды личного страхования.

Комплексные виды страхования, которые предлагают сочетание в одном полисе нескольких видов страхования, также применяются в сфере внешнеэкономических отношений. Например, популярные во всем мире полисы страхования строительного предпринимателя от всех рисков и страхование всех монтажных рисков. Эти полисы покрывают риски

повреждения и уничтожения имущества в процессе строительства объектов и монтажа различного оборудования, а также ответственность перед третьими лицами при ведущихся работах и послепусковые гарантийные обязательства подрядчика. Страховое покрытие обеспечивается от всех рисков строительства и монтажа на полную стоимость выполняемых контрактов.

Таким образом, современное страхование предлагает широкий набор услуг, связанных с ВЭД. Однако практика показывает, что участники ВЭД используют чаще всего те виды страхования, которые являются обязательными для осуществления ВЭД (например, страхование туристов, выезжающих за границу, или страхование ответственности владельцев транспортных средств для большинства зарубежных стран и др.), т. е. без которых невозможно было бы осуществление той или иной деятельности. Довольно часто применяются виды страхования, являющиеся частью международных торговых обычаев, например страхование грузов. Сравнительно реже применяются виды страхования, которые были бы эффективны в той или иной конкретной ситуации, и которые не применяют в силу недостаточной культуры страхования, в том числе и из-за незнания возможностей, предоставляемых современным страхованием.

Наряду со страхованием применяют также другие методы управления рисками. Для управления рисками, связанными с падением цен на биржевые товары, фондовые ценности, а также неблагоприятным падением курса валют, широко применяются различные методы хеджирования. Они предполагают использование хорошо продуманных, тщательно координируемых и оперативно управляемых программ использования фьючерсов и опционов.

Преимущество этого метода – возможность оперативного принятия решений, сравнительно невысокая стоимость, отлаженность и доступность рынков фьючерсов и опционов. К недостаткам следует отнести относительно

узкий спектр действия (только ценовые параметры сделок на товары, фондовые ценности и валюту), сложность используемых приемов, которые требуют высокого уровня квалификации специалистов. Это позволяет в полной мере использовать этот метод, как правило, на крупных предприятиях и при больших объемах внешнеторговых операций.

Отдельная область управления рисками в ВЭД связана с расчетно-кредитными отношениями и предполагает использование довольно большого разнообразия форм и методов. К основным из них относятся: применение безотзывного подтвержденного документарного аккредитива при расчетах за поставку товара; использование банковских гарантий (например, авалирование переводных векселей – тратт и др.).

Преимущество данного механизма снижения рисков – простота и доступность использования для участников ВЭД, недостаток – относительная дороговизна такого типа банковских услуг. [61]

Таким образом, современный уровень развития страхового, банковского и биржевого дела в мире предоставляет участникам ВЭД широкий спектр различных инструментов защиты от рисков при осуществлении внешнеэкономических операций. Однако они не в состоянии обеспечить абсолютную защиту от возможных рисков, хотя и могут существенно их уменьшить. В значительной степени риски могут быть предотвращены путем эффективного внутрифирменного управления (например, диверсификацией деятельности и др.). Наибольший эффект может быть достигнут за счет сочетания, комбинации различных методов управления рисками: страхованием, хеджированием, применением современных методов управления, форм и методов расчета во внешне-экономических операциях.

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВАНИЯ ПРИ РАЗЛИЧНЫХ ЭКСПОРТНО-ИМПОРТНЫХ ПОСТАВКАХ

2.1. Оценка рынка транспортного страхования в России

Проведем анализ рынка транспортного страхования в России по имеющимся данным статистической отчетности Федеральной службы статистики(прил.4) и рейтинга страховых организаций, представленных в сети Интернет. На сегодняшний день практически каждая страховая организация осуществляет несколько видов страхования, в том числе и транспортное страхование. Однако, количество страховых организаций в России показывает динамику снижения и по данным на 2013 г. количество страховых организаций составило 402 ед., а это на 198 ед. предприятий ниже показателя 2010 г., рис.2.1. Большинство предприятий осуществляют страхование и перестрахование, таких компаний насчитывается 292 ед., небольшая доля приходится на организации, занимающиеся только перестрахованием и по данным на 2013 г. их число составило 5 ед.[62]

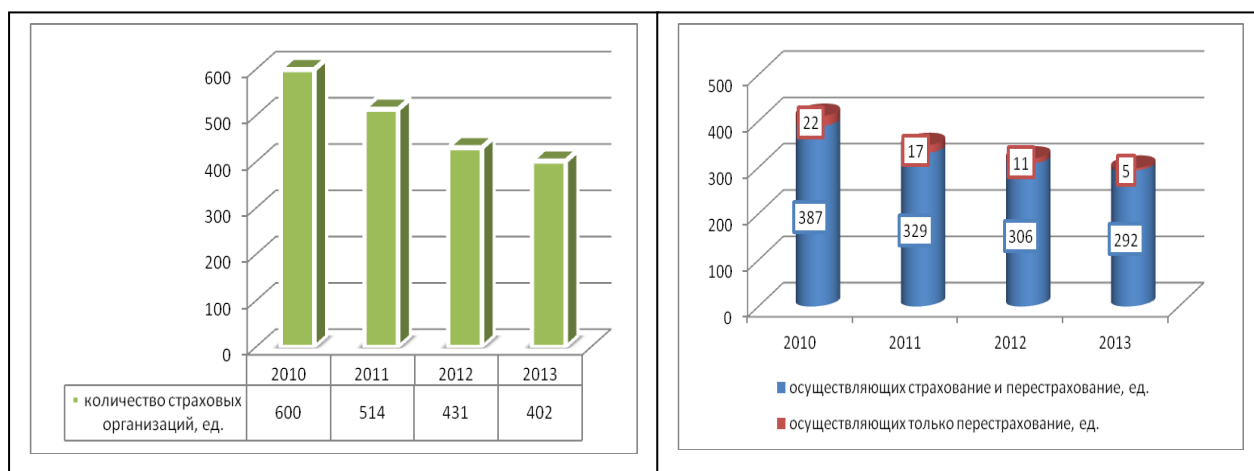


Рис.2.1. Динамика страховых организаций в России с 2010-2013 г.г.

Несмотря на снижение количества страховых организаций, число филиалов и среднесписочная численность показывает рост и по данным на конец анализируемого периода число филиалов страховых организаций увеличилось на 13,42% и составило 5180 ед. Среднесписочная численность

работников страховых организаций за 2010-2013 г.г. возросла более чем в десять раз и по данным на 2013 г. составила 131313 человек, рис.2.2.

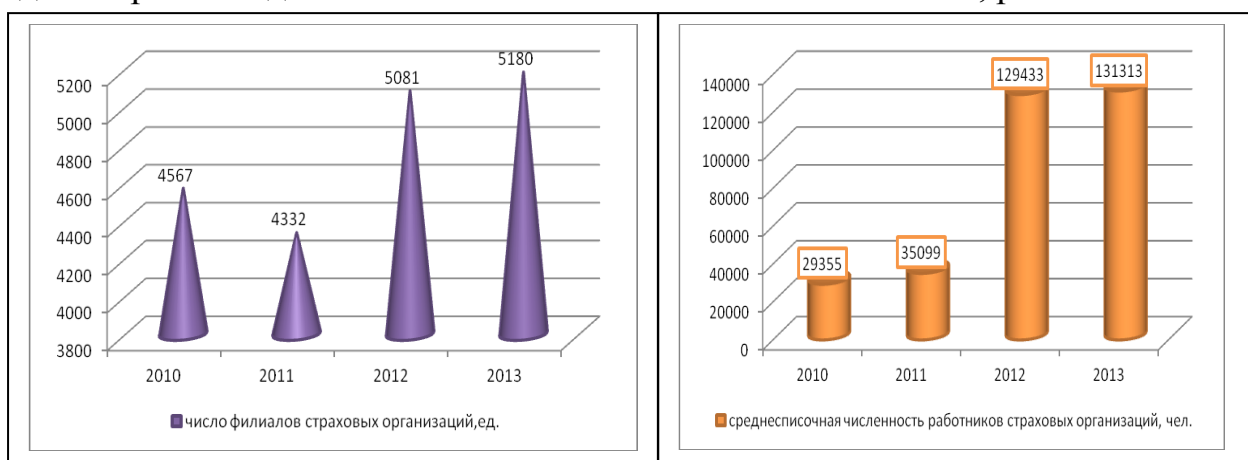


Рис.2.2. Число филиалов страховых организаций и среднесписочной численности работников в РФ с 2010-2013 г.г.[62]

Страховые премии и выплаты по договорам страхования показывают ежегодное снижение. В частности в 2013 г. страховые взносы составили 901026,1 млн. руб., а это на 13,08% ниже показателя начала анализируемого периода. Почти в два раза снизились выплаты по договорам страхования и в 2013 г. составили 419843,0 млн. руб., рис.2.3.

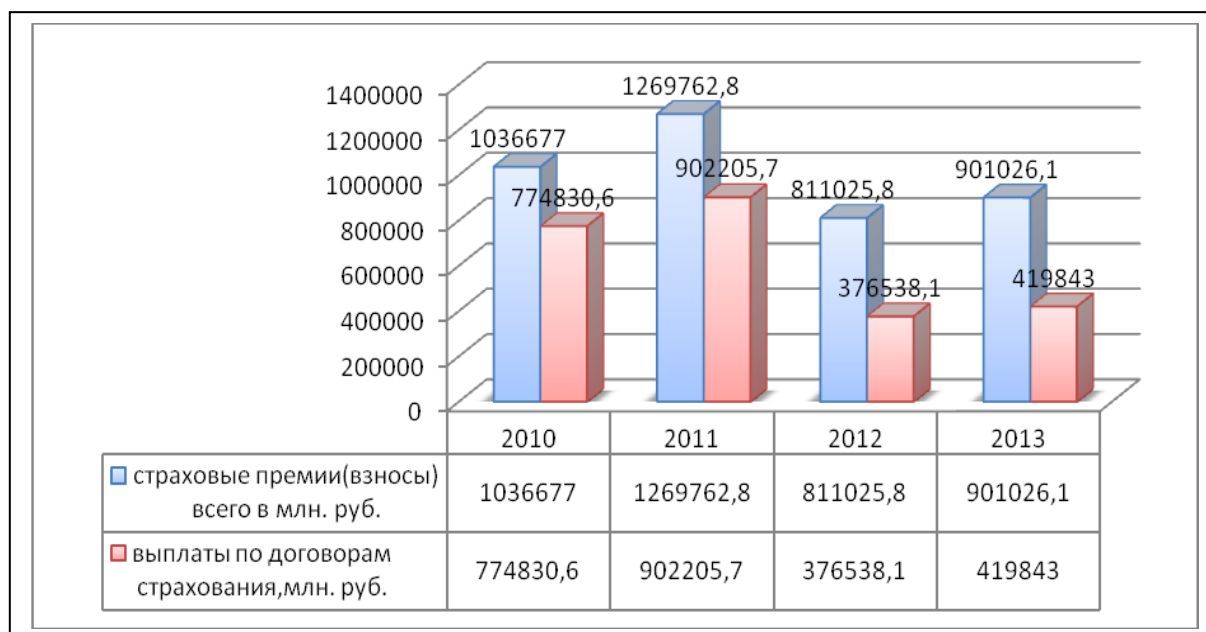


Рис.2.3.Динамика страховых премий и выплат по договорам страхования в России с 2010-2013 г.г.[62]

Несмотря на то, что в целом по всем видам страхования страховые премии и выплаты показывают динамику снижения, однако по транспортному страхованию наблюдается рост как по страховым премиям, так и по выплатам. В частности в 2013 г. страховые премии по страхованию транспорта составили 55948,5 млн. руб., а это на 58,14% превышает показатель 2010 г. Аналогичная ситуация наблюдается и по выплатам по договорам страхования транспорта, которые увеличились на 16242,6 млн. руб. и составили 34819,9 млн. руб., рис.2.4.



Рис.2.4. Динамика страховых премий и выплат по договорам страхования транспорта в РФ с 2010-2013 г.г.[62]

Страховые взносы по страхованию гражданской ответственности составили в 2013 г. 135450 млн. руб., а это выше показателя 2010 г. на 45,48% и превышает показатель предыдущего года на 11,07%. Более чем на 37% увеличились выплаты по договорам страхования гражданской ответственности и по данным на 2013 г. этот показатель составил 78019,3 млн. руб., рис.2.5.

Проведенный анализ показал, что в целом по России количество страховых организаций показывает динамику снижения, однако, количество филиалов и среднесписочная численность растет. При этом замечено, что в целом по всем видам страхования объемы страховых взносов и выплат

снижаются, что нельзя сказать о транспортном страховании, по которому наблюдается иная ситуация.



Рис.2.5.Динамика страховых взносов и выплат по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств в РФ с 2010-2013 г.г.[62]

Важно отметить, что при любом виде страхования, в том числе и транспортного страхования важны качество и рейтинг надежности страховой организации. На сегодняшний день, несмотря на то, что множество страховых организаций занимаются транспортным страхованием, к сожалению, отсутствуют рейтинги страховых компаний именно по этому виду страхования, однако имеется общий рейтинг страховых организаций, которые занимают лидирующие позиции на рынке страхования, рис.2.6.

Данные рис.2.6. показывают, что лидирующими страховыми компаниями России являются: Ингосстрах, РРФ страхование жизни, ВТБ-страхование, Гута-Страхование, Жасо, Ресо-Гарантия, Росгосстрах, Альфа-страхование, Макс, Ренесанс-Страхование и другие. Рейтинг был составлен на основании рейтинга надежности страховой компании и основных направлений деятельности. Как уже было описано выше, каждая страховая организация осуществляет несколько видов страхования, в том числе и

транспортное страхование. Рассмотрим кратко характеристику лидирующих страховых организаций.

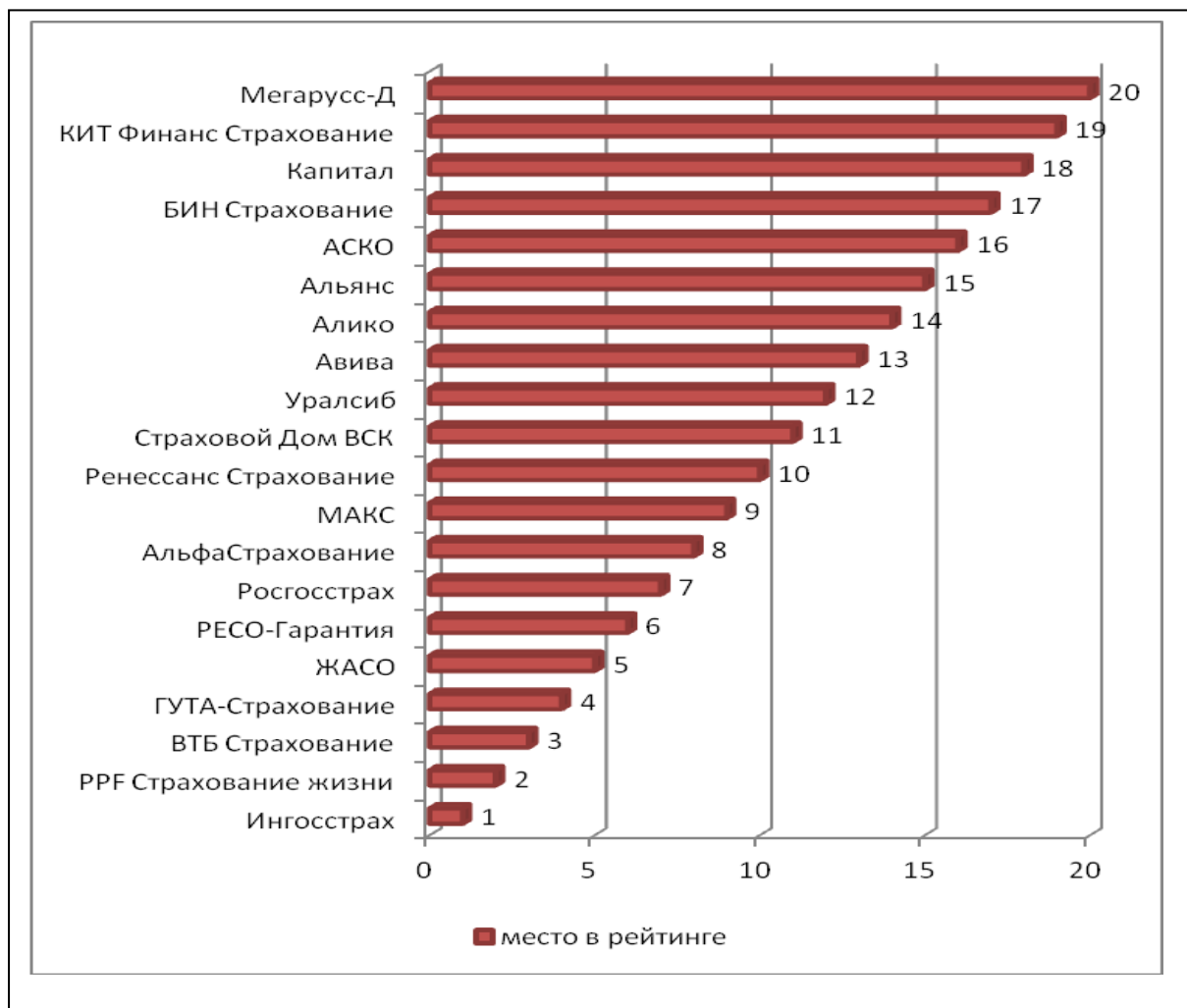


Рис.2.6. Рейтинг лидирующих страховых организаций в России по данным на 2015 г.[56]

Первую строчку рейтинга занимает страховая компания «Ингосстрах», которая работает на международном и внутреннем рынках с 1947 года. За этот период «Ингосстрах» из скромного управления, входящего в Министерство финансов СССР, вырос в солидную компанию с разветвленной региональной сетью. Сегодня это крупнейшая страховая компания федерального уровня и один из лидеров отечественного страхового рынка как по объему страховой премии и сумме выплаченного страхового возмещения, так и по основным балансовым показателям. Высокая деловая

репутация страховой компании «Ингосстрах» подтверждена российским рейтинговым агентством «Эксперт РА», в очередной раз присвоившим компании максимальный рейтинг А++. Впервые рейтинг А++ компания получила в 2002 году. Компания также имеет рейтинг международного агентства Standart&Poog's . Оставаясь лидером отечественного рынка на протяжении всей своей истории, «Ингосстрах» преуспел в области отношений с клиентами, главным итогом которых стало доверие миллионов частных клиентов и десятков тысяч компаний. Сегодня клиенты нашей страховой компании – это крупнейшие промышленные предприятия, организации-участники внешнеторговой деятельности, транспортные и торговые фирмы, банки, представительства транснациональных организаций. Большинство из них сотрудничают со страховщиком на протяжении многих лет.[56]

«Ингосстрах» предоставляет полный спектр страховых услуг, в том числе страхование имущества, добровольное медицинское страхование (ДМС), ОСАГО, ДСАГО, КАСКО, страхование жилья и имущества, страхование жизни, ипотечное страхование, страхование при путешествиях, страхование яхт и катеров, страхование ответственности и грузов, страхование авиационных и морских рисков, рисков информационных систем, транспортных операторов, предлагает корпоративные пенсионные программы и перестрахование. Ответственность перед клиентами по полной сумме возможных убытков «Ингосстрах» несет благодаря высокой финансовой устойчивости, значительным объемам собственных средств компании и надежным перестраховочным программам. В числе партнеров по перестрахованию - ведущие международные компании: Allianz, AXA, CCR, Gen Re, Hannover Re, синдикаты Lloyd's, Munich Re, Partner Re, QBE, SCOR, Swiss Re, Transatlantic Re, XL Re и др. Объем страховых выплат компании в 2011 году составил 28 349.64 млн. руб. Услуги страховой компании

«Ингосстрах» доступны на всей территории РФ благодаря широкой региональной сети, включающей 83 филиала. Офисы компании действуют в 231 городе России. Кроме этого, компании с участием капитала «Ингосстраха» работают в странах ближнего и дальнего зарубежья. Международная страховая группа «ИНГО» объединяет в своем составе страховые компании, в капитале которых «Ингосстрах» контролирует более 50 %. На сегодняшний день членами ИНГО являются 8 компаний за рубежом и 9 компаний на территории РФ. Пять представительств страховой компании «Ингосстрах» осуществляют свою деятельность на территории стран ближнего и дальнего зарубежья. Офисы компании работают в Азербайджане, Казахстане, Украине, Индии, Китае. Страховая компания «Ингосстрах» играет весьма заметную роль в российском страховом сообществе, являясь постоянным членом ряда ассоциаций российских страховщиков и принимая активное участие в разработке законодательных инициатив, направленных на совершенствование правовой базы национального страхования. Компания входит в ряд профессиональных организаций и пулов: Союз Российских судовладельцев; Международный союз морского страхования, Швейцария; Российский союз автостраховщиков; Международный союз авиационных страховщиков, Лондон; Международная ассоциация страховщиков технических рисков, Великобритания; Ассоциация страховщиков ответственности за причинение вреда в области промышленной безопасности; Ассоциация российских международных автомобильных перевозчиков; Всероссийский союз страховщиков; Российский союз промышленников и предпринимателей; Торгово-Промышленная Палата (ТПП РФ), Российский ядерный страховой Пул и др.

Деятельность «Ингосстраха» отмечена многими призами и наградами. В июне 2009г. компания стала лауреатом премии «Финансовая элита России» в номинации «Гран-При: Страховая компания года». В мае 2009 г.

«Ингосстрах» стал лауреатом Премии «Золотая Саламандра» в главной номинации «Страховая компания 2008 г.» и в номинации «Информационно открытая организация года». В 2008 г. компания была признана лауреатом Премии в номинации «Качество страховых услуг 2007». В апреле 2009 г. «Ингосстрах» победил в премии «Финансовый Олимп - 2008». Летом 2008 г. «Ингосстрах» стал лауреатом Премии «Слава нации» и обладателем диплома в категории «Золото», в декабре – лауреатом национальной премии в области бизнеса «Компания года» и лауреатом национальной премии «Атланты бизнеса 2008».[56]

Вторую строчку рейтинга занимает общество с ограниченной ответственностью «ППФ Страхование жизни») – это активный участник российского рынка страхования жизни. Компания основана в 2002 г. (ранее работала под брендами Generali PPF Страхование жизни и «Чешская страховая компания»). Основными направлениями деятельности PPF Страхование жизни являются: страхование жилья и имущества, страхование жизни, накопительное страхование жизни, страхование при путешествиях, страхование ответственности, страхование от несчастных случаев, страхование транспортных операторов, корпоративные пенсионные программы, ОСАГО, КАСКО, ДМС, ОМС. Объем страховых выплат в 2011 году составил 374.42 млн. руб.[56]

На протяжении уже нескольких лет компания успешно подтверждает высокий уровень надежности по шкале рейтингового агентства «Эксперт РА». Компании PPF Страхование жизни присвоен рейтинг А++ (Исключительно высокий уровень надежности). Партнер PPF Страхование жизни по перестрахованию – Группа SCOR, ведущий мировой перестраховщик, обладающий высоким рейтингом надежности «А+» Standard & Poor's и Fitch.

Третья строчка рейтинга принадлежит компании ВТБ Страхование. Компания работает на страховом рынке с 2000 года (прежние названия – «Страховой капитал», «ВТБ-РОСНО») и предоставляет своим клиентам широкий перечень востребованных рынком качественных страховых услуг. Филиалы «ВТБ Страхование» зарегистрированы в 20 городах России: Белгороде, Владимире, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калининграде, Кемерово, Красноярске, Новосибирске, Ногинске, Перми, Ростове-на-Дону, Самаре, Санкт-Петербурге, Тюмени, Уфе, Хабаровске, Чебоксарах, Челябинске.

«ВТБ Страхование» осуществляет деятельность по 17 видам страхования на основании лицензии Росстрахнадзора С № 3398 77 и реализует полный комплекс страховых услуг для юридических и физических лиц (за исключением страхования жизни), в том числе: страхование средств транспорта; страхование финансовых рисков; страхование грузов; страхование строительно-монтажных работ, страхование от несчастных случаев и болезней; добровольное медицинское страхование; страхование выезжающих за рубеж; страхование различных видов гражданской и профессиональной ответственности, включая ОСАГО, другие виды страхования, востребованные клиентами. Объем страховых выплат в 2011 году составил 2 095.19 млн. руб. Перестраховочная защита портфеля компании обеспечивается договорами с ведущими международными и российскими страховыми и перестраховочными компаниями.

«ВТБ Страхование» является членом Всероссийского союза страховщиков, Российского Союза Автостраховщиков, Национального союза страховщиков ответственности, Межрегионального союза медицинских страховщиков, Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков.[56]

«ВТБ Страхование» - лауреат премии «Финанс. 2009» в номинации «За стремительное развитие на страховом рынке» и премии «Эксперт РА» в номинации «За быстрый старт». Компания награждена Дипломом лидера банковского страхования в номинации «Стратегические программы партнерства с банками». Международное рейтинговое агентство Fitch Ratings присвоило «ВТБ Страхование» рейтинг финансовой устойчивости («РФУ») страховщика по международной шкале «ВВ» и национальный РФУ «АА-(rus)», прогноз «Стабильный». Рейтинговое агентство «Эксперт РА» присвоило «ВТБ Страхование» рейтинг надежности на уровне А+ «Очень высокий уровень надежности».

Компания ЗАО «ГУТА-Страхование», также является лидирующей на рынке страхования. Предприятие учреждено в 1994 году. За несколько лет работы на рынке компания вошла в число ведущих финансовых институтов России. Ее клиентами стали более 60 тысяч предприятий и более полумиллиона физических лиц. «ГУТА-Страхование» входит в Топ-20 крупнейших страховщиков России по величине уставного капитала. ЗАО «ГУТА-Страхование» участвует в следующих страховых пулах: Российский ядерный страховой пул (РЯСП), Российский антитеррористический пул (РАТСП), Некоммерческая организация «Национальный союз агростраховщиков» (НО «НСА»).

Компания является членом Российского Союза Автостраховщиков (РСА), Всероссийского Союза Страховщиков (ВСС), Союза авиационного двигателестроения (АССАД), Российской Ассоциации лизинговых компаний «Рослизинг», Ассоциации экологического страхования, Национального Союза Страховщиков ответственности (НССО), Национального Союза Агростраховщиков (НСА), Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков (РААКС), Некоммерческого партнерства «Саморегулируемая организация арбитражных управляющих «Альянс».

«ГУТА-Страхование» осуществляет страхование клиентов по 18 видам страхования на основе 92 правил страхования (включая ОСАГО), в частности: страхование жилья и имущества, страхование жизни, ипотечное страхование, страхование при путешествиях, страхование ответственности, страхование грузов, страхование от несчастных случаев, страхование транспортных операторов, КАСКО, ДМС, ОМС и др. Перестраховочная защита обеспечивается сотрудничеством с ведущими международными страховыми и перестраховочными брокерами, такими как MARSH, Aon, Willis, Robert Fleming (RFIB). Объем страховых выплат в 2011 году составил 3 199.63 млн. руб. Независимое рейтинговое агентство «Эксперт РА» присвоило «ГУТА-Страхование» рейтинг «А+», означающий «очень высокий уровень надежности». Региональная сеть «ГУТА-Страхование» насчитывает 57 филиалов в крупнейших городах России. В Московском регионе компания представлена 33 подразделениями.

Открытое акционерное общество «Страховое общество ЖАСО» также является одной из крупнейших российских страховых компаний. С момента основания ОАО «ЖАСО» (6 мая 1991 года) завоевало репутацию надежного партнера и неизменно входит в число лидеров российского страхового рынка, являясь универсальной компанией, предоставляющей весь спектр страховых услуг, как для юридических, так и для физических лиц. Объем страховых выплат в 2011 году составил 7 471.43 млн. руб. ОАО «ЖАСО» сегодня – это: 51 филиал и 137 офисов продаж в 66 субъектах Российской Федерации. Филиалы компании расположены на всех крупных железнодорожных узлах, что позволяет обеспечивать весь комплекс страховых услуг на всей территории России от Сахалина до Калининграда; конкурентоспособный участник страхового рынка, оперативно реагирующий на потребности своих клиентов – как юридических, так и физических лиц; надежная и прозрачная страховая организация, формирующая свою

отчётность в соответствии с требованиями российских правил бухгалтерского учета, правил Федеральной службы страхового надзора, Международных стандартов финансовой отчётности; один из лидеров на страховом рынке России с широким спектром страховых услуг, а также обширной клиентской базой.

Конкурентными преимуществами Общества являются: многолетний опыт страхования; широкий спектр услуг и страховых продуктов, как для юридических, так и для физических лиц; глубокое знание экономики транспортной отрасли и конъюнктуры железнодорожных перевозок; территориальная близость к пользователю страховых услуг; устойчивое финансовое положение; уникальный опыт страхования инфраструктурных объектов и имущественных комплексов; обширный опыт урегулирования страховых случаев; сформированная и отлаженная инфраструктура бизнес-процессов.[56]

РЕСО-Гарантия – является универсальной страховой компанией, созданной в 1991 году. Компания имеет лицензию на 102 вида страховых услуг и перестраховочную деятельность. РЕСО-Гарантия предоставляет широкий спектр услуг по страхованию физических и юридических. Приоритетными направлениями деятельности являются автострахование (КАСКО и ОСАГО), добровольное медицинское страхование, страхование имущества физических и юридических лиц, ипотечное страхование, страхование туристов, страхование от несчастных случаев и др. Накопительное страхование жизни предлагает дочерняя компания «Общество страхования жизни «РЕСО-Гарантия». Объем страховых выплат в 2011 году составил 22 797.97млн. руб. РЕСО-Гарантия - агентская компания, в ней работают свыше 20 тысяч агентов. Филиальная сеть – одна из крупнейших в России – включает в себя более 900 филиалов и офисов продаж во всех регионах России. Продуктами и услугами РЕСО-Гарантия

пользуются около 5 млн. клиентов - организаций и частных лиц. Партнерами РЕСО-Гарантия по перестраховочным программам являются компании Hannover Re, SCOR, Munich Re, Swiss Re, синдикаты Lloyd's. В 2007 году компании присвоен индивидуальный рейтинг надежности НРА: "AAA" - максимальный уровень надежности». В ноябре 2008 г. РЕСО-Гарантия вошла в топ-40 списка «The Best Russian Brands 2008». В январе 2009 года рейтинговое агентство «Эксперт РА» присвоило рейтинг надежности ОСАО "РЕСО-Гарантия" на уровне А++ .

«Росгосстрах» -это крупнейшая в России страховая компания, предоставляющая широкий спектр страховых услуг частным лицам и компаниям для защиты от самых разнообразных рисков. На сегодняшний день компания предлагает 55 страховых продуктов — от популярных программ автострахования до специального страхования космической отрасли. Объем страховых выплат в 2011 году составил 39 770.73млн. руб. В 2011 году «Национальное Рейтинговое Агентство» (НРА) подтвердило индивидуальный рейтинг надежности «Росгосстрах» на уровне «AAA» (максимальная надежность). В группу компаний «Росгосстрах» входит порядка 3000 агентств и страховых отделов, а также 400 центров урегулирования убытков, общая численность работников системы достигает 100 000 человек, в том числе более 65 000 агентов. История компании насчитывает 90 лет. Образованная в феврале 1992 года, компания стала правопреемником Госстраха РСФСР, который был создан в 1921 году. Развитие российского рынка страховых услуг в значительной степени определялось деятельностью Госстраха, а затем «Росгосстраха». Сейчас компания оказывает существенное влияние на формирование страхового рынка России.

Группа «АльфаСтрахование» объединяет ОАО «АльфаСтрахование», ООО «АльфаСтрахование-Жизнь», ЗАО «АВИКОС», ОАО Страхование

общество «Авиационный Фонд Единый Страховой (АФЕС)», ООО «АльфаСтрахование-МС», ООО Медицинская страховая компания «ВИРМЕД», ООО «Медицина АльфаСтрахования», ООО «АльфаМед-Проект», ООО Медицинская страховая компания «АсСтра» и ОАО Страховая компания «Москва». Входит в состав финансово-промышленного консорциума «Альфа-Групп» (Альфа-Банк, «Альфа-Капитал», ТНК-ВР, А1, «Росводоканал», X5 Retail Group N.V., Altime и другие). Акционерами Группы «АльфаСтрахование» являются компании консорциума «Альфа-Групп». Группа «АльфаСтрахование» – один из крупнейших российских страховщиков с универсальным портфелем услуг, включающий как комплексные программы защиты интересов бизнеса, так и широкий спектр страховых продуктов для частных лиц. Согласно лицензии предлагает более 100 страховых продуктов, в том числе и: страхование авиационных и морских рисков, страхование транспортных операторов, страхование грузов и ответственности, страхование при путешествиях, ипотечное, накопительное страхование, страхование жилья и имущества, страхование жизни, ОСАГО, КАСКО, ДМС, ОМС и др. Объем страховых выплат в 2011 году составил 12 701.62 млн. руб.

На территории России страховую деятельность осуществляют более 400 региональных представительств компании. Группа «АльфаСтрахование» имеет репутацию надежной и устойчивой компании. Сегодня по своим обязательствам Группа «АльфаСтрахование» отвечает собственными средствами нескольких компаний с консолидированным уставным капиталом в размере более 8,5 млрд. рублей. Высокая надежность страховых операций подкреплена перестраховочными программами в крупнейших компаниях мира: Мюнхенское перестраховочное общество (Munich Re), Швейцарское перестраховочное общество (Swiss Re), Ганноверское перестраховочное общество (Hannover Re), СКОР (SCOR), Кельнское перестраховочное

общество (GenRe), Партнер Ре (Partner Re), а также корпорация Lloyd's of London, сотрудничество с синдикатами которой осуществляется через международных брокеров Willis Limited, Marsh, AON Benfield и другие.

Корпоративными клиентами «АльфаСтрахование» являются: Транспортная группа FESCO, «Мерседес-Бенц РУС», Somon Air, Syrian Air, YOKONAMA Russia, «Авианова», Альфа-Банк, «БАЛТ ТРАНС», Балтийская государственная академия рыбопромыслового флота, «Вимм-Билль-Данн Продукты Питания», Аэропорт Внуково, «Волготанкер», «ВымпелКом», Государственная корпорация по организации воздушного движения в РФ, Московский аэропорт Домодедово, «Дон-Строй», «Евросиб», «Кавминводоавиа», «Казаньоргсинтез», «КАТЭКАВИА», «КрасАвиа», «Магнитогорский металлургический комбинат», «МЕТАЛЛОИНВЕСТ», Министерство иностранных дел РФ, «Нижекамскнефтехим», «НОВАТЭК», «Новотранс», «Норильский никель», «Оренбургские авиалинии», «ПРОТЕК», «Роснефть», «Русагро», «РусГидро», «Авиакомпания РусЭйр», «Севтехнотранс», «Совтрансавто», ТНК-ВР, «ТНК смазочные материалы», «Трансбункер», «Транснефтепродукт», «Уральские авиалинии», «ФСК ЕЭС», «Холдинг МРСК», Международный аэропорт Шереметьево, «ЮТэйр», «Якутия», «Ямал».

По данным исследований рейтингового агентства «Эксперт РА» Группа «АльфаСтрахование» входит в десятку лидеров открытого страхового рынка. В апреле 2012 года агентство подтвердило присвоенный Группе «АльфаСтрахование» в 2003 году наивысший рейтинг надежности А++. Также Группа имеет международный рейтинг финансовой устойчивости Fitch.

Группа «АльфаСтрахование» имеет аккредитацию в крупнейших банках, среди которых Сбербанк России, ВТБ, ВТБ24, Газпромбанк, Альфа-Банк, Россельхозбанк, Райффайзенбанк, Банк Москвы, МДМ Банк,

Юникредит, и вошла в официальный список страховщиков, участвующих в страховании имущества клиентов этих банков.

Группа «АльфаСтрахование» входит в состав Российского союза Туриндустрии, Национального союза агростраховщиков, Российского союза автостраховщиков, Всероссийского союза страховщиков, Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков, Ассоциации страховых организаций и предприятий транспорта, Ассоциации экологического страхования, Российского Зернового Союза, Ассоциации международных автомобильных перевозчиков, Транссибирского Пула российских страховщиков, Страхового Пула по страхованию профессиональной ответственности организаций и физических лиц, осуществляющих строительную деятельность, Российского антитеррористического страхового пула, Российского ядерного страхового пула, Пула по страхованию рисков субъектов отношений по формированию и инвестированию средств пенсионных накоплений, Транспортного страхового пула, Российского страхового сельскохозяйственного пула, Ассоциации менеджеров.[56]

Таким образом, выше кратко был рассмотрен рейтинг страховых организаций и их характеристика. В рамках данной работы достаточно сложно более подробно рассмотреть все лидирующие страховые организации. Однако, можно сказать одно, что на сегодняшний день на территории РФ насчитывается около 400 страховых организаций, каждая из которых осуществляет множество видов страхования, в том числе и транспортное. Наиболее известными и лидирующими страховыми организациями являются: Ингосстрах, АльфаСтрахование, Росгосстрах, РЕСО-Гарантия, ГУТА-Страхование и другие. Рассмотренный выше анализ также показал, что несмотря на снижение общего количества страховых взносов и выплат по страхованию в РФ, по транспортному страхованию

наблюдается динамика роста как страховых взносов, так и выплат. Таким образом, для поддержания уровня конкурентоспособности любой страховой организации является необходимым совершенствование всех видов страхования, в том числе и транспортного страхования. В связи с этим является необходимым перейти к следующей части исследования.

2.2. Анализ существующей практики транспортного страхования организации ООО «Балт-Страхование»

Объектом исследования для изучения практики транспортного страхования была выбрана организация –ООО «Балт-Страхование», которая является обществом с ограниченной ответственностью и осуществляет свою деятельность на основании Устава, ФЗ «Об обществах с ограниченной ответственностью», ГК РФ, НК РФ, Свидетельств об аккредитации, лицензий на осуществление страхования и перестрахования(прил.4) и других нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность всех видов страхования.[50]

ООО «БАЛТ-страхование» основано в Санкт-Петербурге в 1991 (регистрационный номер – 1911). В 1998г. компания вошла в одну из крупнейших страховых групп на российском рынке – «Национальный страховой альянс» («Наста»). В 2003г. страховщик вышел из группы и продолжил самостоятельное развитие. С 2008г. компания работает в Москве. ООО «БАЛТ-страхование» разрешено осуществление работ, связанных с использованием сведений, составляющих государственную тайну (Лицензия УФСБ России по г. Москве и Московской области, регистрационный номер 21591 от «05» июля 2012 года, срок действия до 13.11.2015 года).[50]

Оплаченный уставный капитал компании составляет 628 млн.рублей.

Сеть филиалов и представительств ООО «БАЛТ-страхование» охватывает регионы с центрами в городах Воронеж, Ижевск, Казань, Калининград, Красноярск, Курск, Мурманск, Новосибирск, Орел, Пермь, Санкт-Петербург. Во многих других городах России работают представители. Компания активно участвует в жизни профессионального сообщества страховщиков и социальных проектах. ООО «БАЛТ-страхование» является: Действительным членом Национального союза страховщиков ответственности (НССО); членом НО «Национальный союз агростраховщиков» (НСА).

ООО «БАЛТ-страхование» поддерживает идею о социальной ответственности бизнеса и оказывает помощь Православному детскому социально-реабилитационному центру «ПОКРОВ». Постоянная лицензия ФССН С № 1911 77 от 15 декабря 2008г. позволяет ООО «БАЛТ-страхование» оказывать широкий спектр страховых услуг организациям и предприятиям, работающим в различных отраслях бизнеса, и частным лицам. Компания предлагает более пятидесяти страховых продуктов, преимущественно ориентированных на корпоративных клиентов. В тоже время, оказание услуг частным лицам является одним из важнейших направлений деятельности ООО «БАЛТ-страхование». Постоянная лицензия ФССН П №1911 77 от 13.09.2010г. на осуществление перестрахования открыла перед компанией новые горизонты развития и более тесного сотрудничества с другими страховыми организациями в области перестрахования.[50]

ООО «БАЛТ-страхование» верно традициям внимательного и уважительного отношения к клиентам, которые сложились в результате планомерной и последовательной реализации стратегии компании, направленной на оказание качественных услуг в области корпоративного и розничного страхования. Компания стабильно выполняет все требования и

нормативы государственных органов в части структуры и качества активов, принимаемых в покрытие страховых резервов и собственных средств. Надежность организации подтверждена Национальным Рейтинговым Агентством, присвоившим ООО «БАЛТ-страхование» индивидуальный рейтинг надежности на уровне «BBB» (достаточная надежность, второй уровень). В настоящий момент ООО «БАЛТ-страхование» является универсальным, информационно открытым федеральным страховщиком с отлаженными бизнес-процессами, специализирующимся на добровольном комплексном страховании юридических лиц. Условия страхования, разработанные в компании, а также перестраховочная политика отвечают требованиям российского и мирового страхового рынка. Договоры страхования транспортных средств и грузов ООО «БАЛТ-страхование» защищены договорами облигаторного перестрахования на базе эксцедента сумм.

Договоры размещены на российском перестраховочном рынке среди надежных партнеров. Емкость договора облигаторного перестрахования грузов – 30млн.руб., емкость договора облигаторного перестрахования транспортных средств 1,75млн.руб. ООО «БАЛТ-страхование» активно помогает своим клиентам-участникам государственного заказа в получении обеспечения исполнения государственных (муниципальных) контрактов в виде банковской гарантии от стабильных и надежных банков, а также договоров поручительства от поручителей, соответствующих 94-ФЗ. Учредители, объединения, союзы и ассоциации, а также партнеры компании ООО «Балт-Страхование» представлены в прил.5.

Основными видами страхования, осуществляемые компанией ООО «Балт-Страхование» являются: личное страхование, страхование на транспорте, страхование имущества, страхование сельскохозяйственных рисков, страхование предпринимательских рисков, страхование

ответственности, страхование ответственности по договору, страхование строительных и монтажных рисков, страхование банковских и морских рисков, страхование авиационных рисков, страхование частных охранных предприятий, страхование членов Федерации Рестораторов и Отельеров, страхование внешнеэкономической деятельности. Более подробно классификация основных видов страхования, осуществляемая компанией ООО «Балт-Страхование» представлена в прил.6.

Согласно проблематики исследования является необходимым более подробно рассмотреть деятельность ООО «Балт-страхование» в оказании транспортного страхования внешнеэкономической деятельности. На сегодняшний день, компания осуществляет транспортное страхование и страхование внешнеэкономической деятельности. В свою очередь транспортное страхование, оказываемое компанией ООО «Балт-Страхование» подразделяется на следующие виды: страхование автотранспортных средств, страхование гражданской ответственности автомобильного перевозчика, комбинированное страхование средств воздушного транспорта, страхование грузов, страхование контейнеров, страхование нефтепродуктов при транспортировке по магистральным нефтепродуктопроводам; страхование воздушных судов, страхование нефти, газа и продуктов их переработки при транспортировке; страхование ответственности, страхование авиационных и морских рисков.

Основными видами страхования внешнеэкономической деятельности, осуществляемые компанией ООО «Балт-Страхование» является: страхование гражданской ответственности владельцев складов временного хранения, страхование гражданской ответственности владельцев таможенных складов; страхование гражданской ответственности таможенных перевозчиков; страхование ответственности таможенных брокеров, рис.2.7.

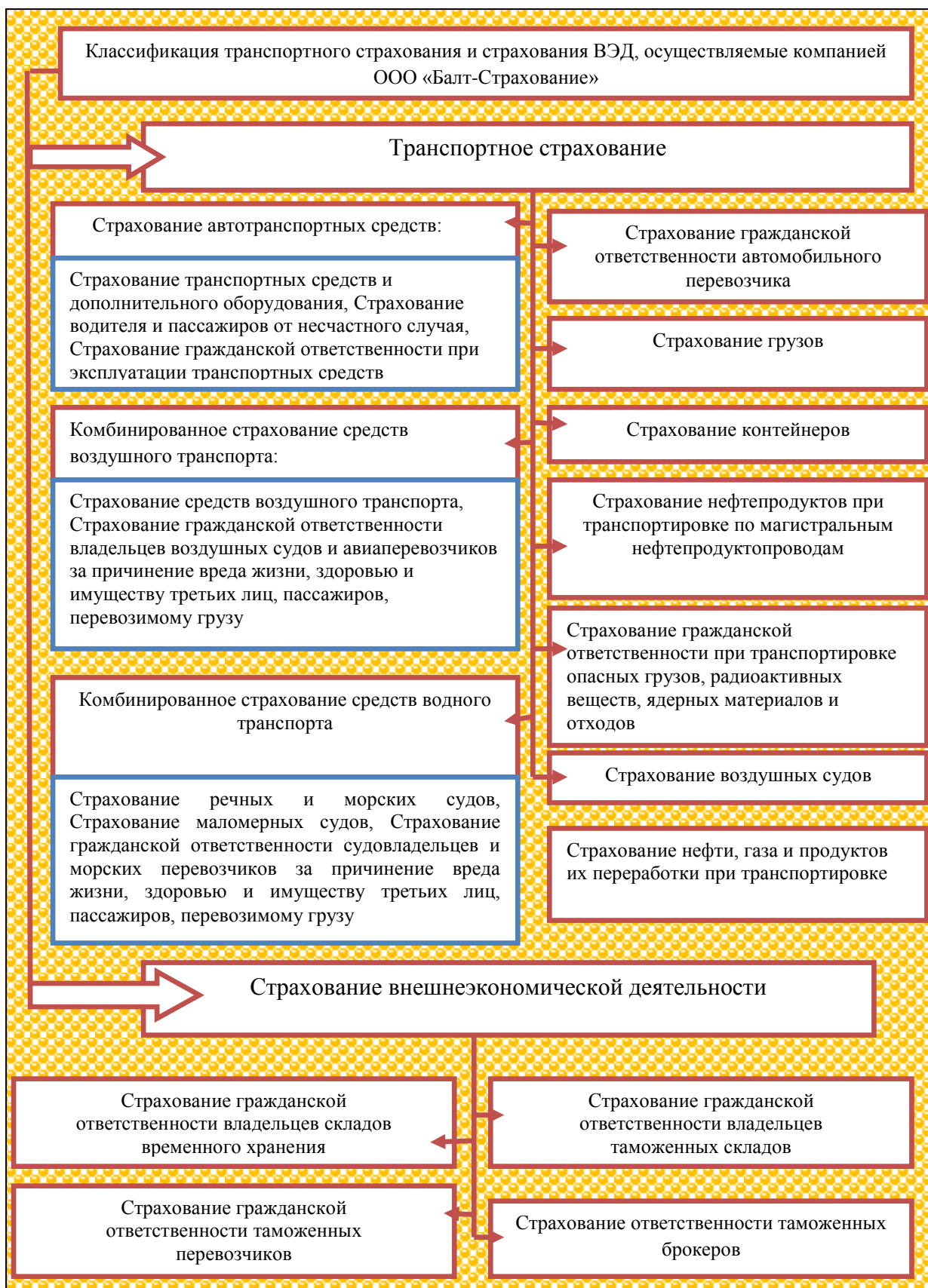


Рис.2.7.Основные виды транспортного страхования и страхования ВЭД, осуществляемые компанией ООО «Балт-Страхование»

Рассмотрим подробнее страхование внешнеэкономической деятельности, осуществляемые предприятием ООО «Балт-Страхование».

1) Страхование гражданской ответственности владельца складов временного хранения и таможенных складов.

Данным страхованием покрывается ответственность владельца складов временного хранения (СВХ) и таможенных складов за причинение вреда хранящихся на них товарам, а также ответственность за уплату таможенных сборов, налогов в случае утраты товаров либо выдачи их без разрешения таможенных органов. Основанием для страхования является включения юридического лица в реестр владельцев СВХ и наличие у него договора страхования гражданской ответственности. Объектами страхования являются имущественные интересы владельца склада временного хранения или таможенного склада, связанные с его обязанностью в порядке, установленным гражданским законодательством РФ, возместить вред, причиненный товарам других лиц, находящимся на хранении у владельца склада временного хранения или таможенного склада.

Страхователями по данному виду страхования могут выступать: юридические лица, являющиеся владельцами складов временного хранения и/или таможенного склада; юридические лица, имеющие во владении (в собственности или в хозяйственном ведении, либо в аренде) помещения и/или открытые площадки, предназначенные для использования в качестве склада временного хранения и/или таможенного склада, отвечающие установленным требованиям, и желающие быть включенными в Реестр владельцев складов временного хранения и/или в Реестр владельцев таможенных складов.

Страховыми рисками по данному виду страхования являются: риск убытков Страхователя, возникших вследствие причинения им вреда товарам других лиц, находящимся на хранении, или вследствие нарушения им иных

условий договоров хранения; риск возникновения обязательств по уплате Страхователем таможенных сборов, налогов вследствие утраты товаров, хранящихся на складах, либо их выдачи без разрешения таможенных органов. Размер стоимости страхования рассчитывается индивидуально и составляет 0,4-0,8% от страховой суммы.

2) Страхование ответственности таможенных перевозчиков.

С 1 января 2004 г. обязательным условием для включения в Реестр таможенных перевозчиков является наличие договора страхования риска гражданской ответственности таможенного перевозчика. В соответствии со ст.94 Таможенного кодекса РФ таможенный перевозчик должен застраховать риск своей гражданской ответственности, которая может наступить вследствие причинения вреда товару, вверенному перевозчику по договору перевозки, или по причине нарушения обязательств, возникших из договора. Страховая сумма не может быть менее 20 миллионов рублей.

Программы страхования предусматривают возмещение убытков, связанных с возникновением: ответственности за причинение вреда грузу, например, в случае повреждения, гибели или его утраты в случае ДТП, пожара, опрокидывания транспортного средства, хищения; ответственности за финансовые убытки, произошедшие вследствие невыполнения Страхователем договорных обязательств; ответственности за ущерб перевозимому контейнеру; ответственности перед третьими лицами в случаях причинения вреда перевозимым грузом или контейнером.

Основными факторами, влияющие на стоимость страхования являются: направления перевозок; номенклатура перевозимых грузов; количество транспортных средств; объемы перевозок; выбираемые риски и пределы ответственности по ним. По договору страхования возмещаются также: расходы по расследованию обстоятельств происшествия и судебные

издержки. Страховой тариф данного вида страхования составляет от 0,5-2,5%.

3) Страхование ответственности таможенных брокеров.

Страхование производится на случай возникновения обязанности Страхователя возместить вред, причиненный имуществу Выгодоприобретателя, а также возникновение ответственности Страхователя за нарушение договоров с представляемыми лицами вследствие непреднамеренного ненадлежащего таможенного контроля и неверного таможенного оформления, которые могут привести к: нарушению сроков подачи таможенных деклараций; неправильному расчету таможенных платежей; неверному расчету таможенных сборов в отношении декларируемых Страхователем товаров и транспортных средств; выплатам по штрафным санкциям, начисленным со стороны таможенных органов в связи с неправильно проведенными операциями по таможенному оформлению; несоблюдению условий и ограничений на пользование и распоряжение товарами и транспортными средствами, в отношении которых таможенное оформление не завершено, до выпуска их либо до их представления представляемому Третьему лицу в распоряжение в соответствии с избранным таможенным режимом; разглашению конфиденциальной информации, полученной от Третьего лица, составляющей коммерческую, банковскую или иную охраняемую законом тайну, за исключением случаев, когда возможность сообщения такой информации предусмотрена законодательством РФ; иным нарушениям Таможенного законодательства. Страховая сумма по данному виду страхования не может быть менее 20 миллионов рублей. Страховой тариф составляет от 0,2-3,0% от страховой суммы.

Таким образом, выше кратко был рассмотрен опыт транспортного страхования внешнеэкономической деятельности, осуществляемые

страховой компанией ООО «Балт-Страхование». Следует отметить, что данная компания является не конкурентоспособной на занимаемой нише. Это связано прежде всего с небольшим количеством предоставляемых страховых продуктов. В частности, проведенное исследование показало, что перечень транспортного страхования внешнеэкономической деятельности оставляет желать лучшего. В частности, на сегодняшний день, компания ООО «Балт-Страхование» осуществляет несколько видов транспортного страхования, которые в большей степени ориентированы на страхование внутри страны, а страхование внешнеэкономической деятельности осуществляется по четырем основным направлениям, которые ориентированы только на страхование ответственности. Таким образом, для совершенствования транспортного страхования внешнеэкономической деятельности компании ООО «Балт-Страхование» является необходимым расширить перечень видов страхования ВЭД. Однако, согласно структуры работы, об этом будет написано в следующей части исследования. Здесь же является необходимым провести анализ основных экономических показателей страховой организации ООО «Балт-Страхование» за 2012-2014г.г. по имеющей отчетности, представленной в прил.5., так как перечень страховых программ напрямую влияют на финансовые показатели любой страховой организации. При оценке финансово-хозяйственной деятельности важно оценивать показатели структуры капитала предприятия. Рассмотрим анализ динамики активов и пассивов предприятия с 2012-104 г.г. По данным на конец анализируемого периода общая сумма капитала предприятия составила 2859838 тыс. руб., а это на 11,46% выше показателя 2011 г., рис.2.8. По сравнению с тем же показателем предыдущего года, капитал предприятия увеличился на 86,46%.

В общей структуре активов наибольший удельный вес приходится на отложенные аквизиционные затраты, дебиторскую задолженность по

операциям страхования и перестрахования и прочим активам. И по данным на конец 2014 г. сумма этих активов превышает 500млн. руб.

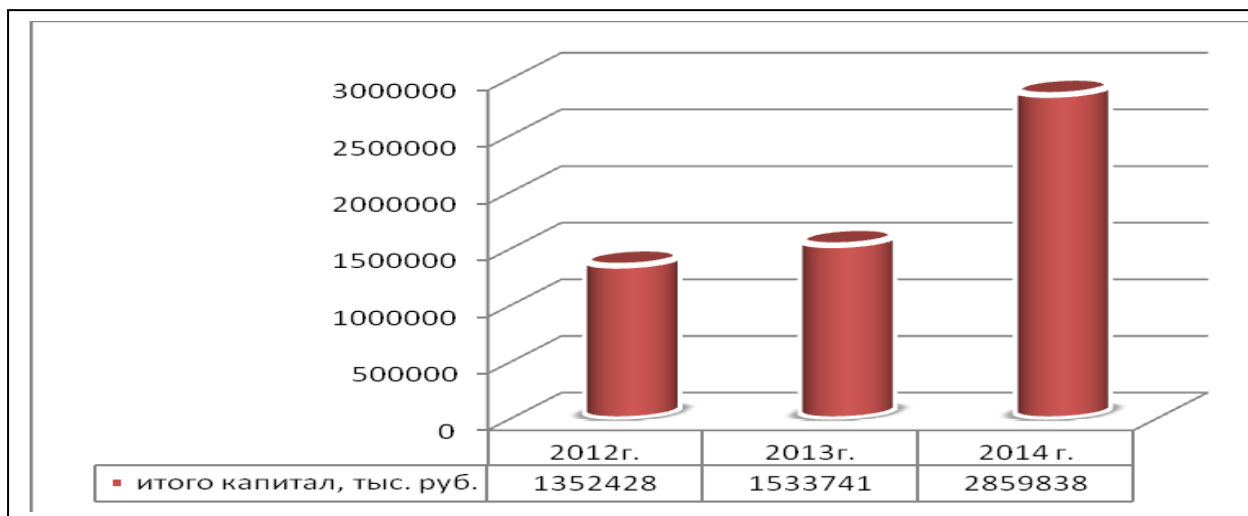


Рис.2.8.Динамика капитала предприятия ООО «Балт-Страхование» с 2012-2104 г.г.

Небольшая доля активов приходится на нематериальные активы и дебиторскую задолженность по текущему налогу на прибыль и по данным на конец анализируемого периода сумма этих активов составила 221,0 тыс. руб. и 109 тыс. руб. соответственно, рис.2.9.

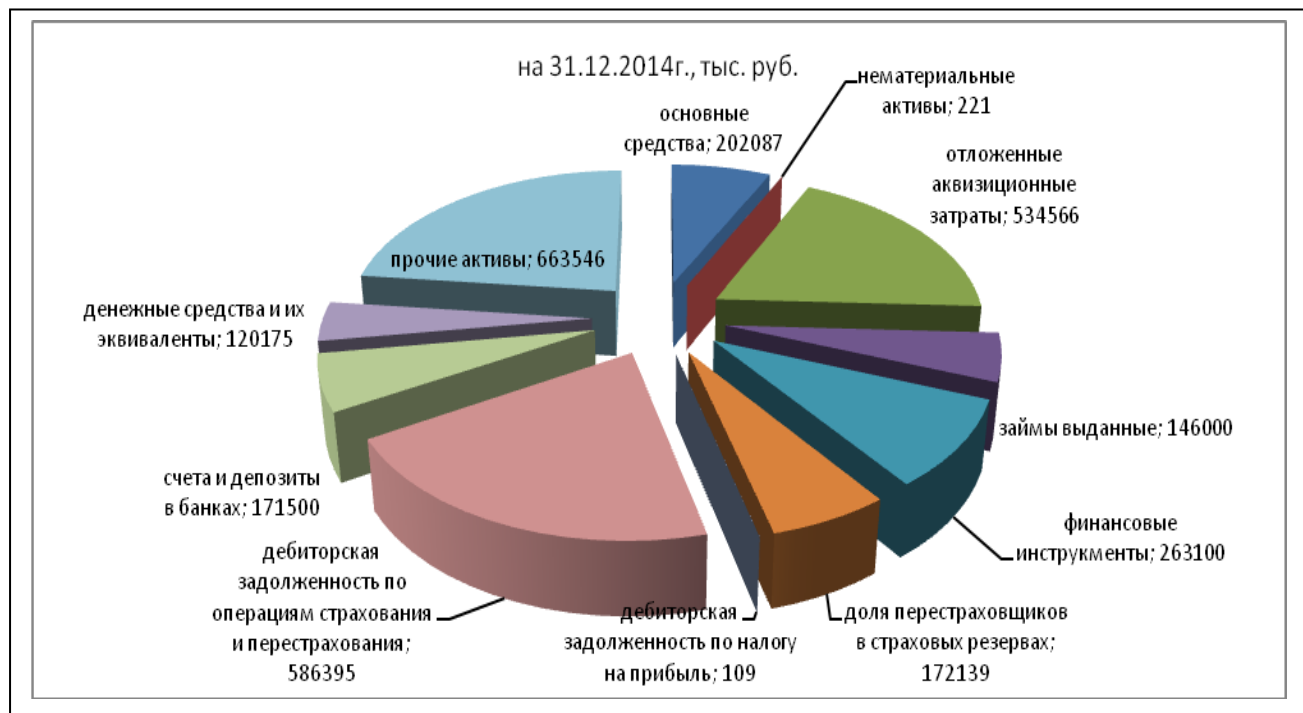


Рис.2.9.Структура активов предприятия ООО «Балт-Страхование» за 2014 г.

Важно отметить, что дебиторская задолженность по операциям страхования и перестрахования ежегодно увеличивается и в 2014 г. сумма этого вида дебиторской задолженности составила 586395 тыс. руб., а это на 393,57% выше показателя начала анализируемого периода и более чем в два раза превышает показатель предыдущего года, рис.2.10.

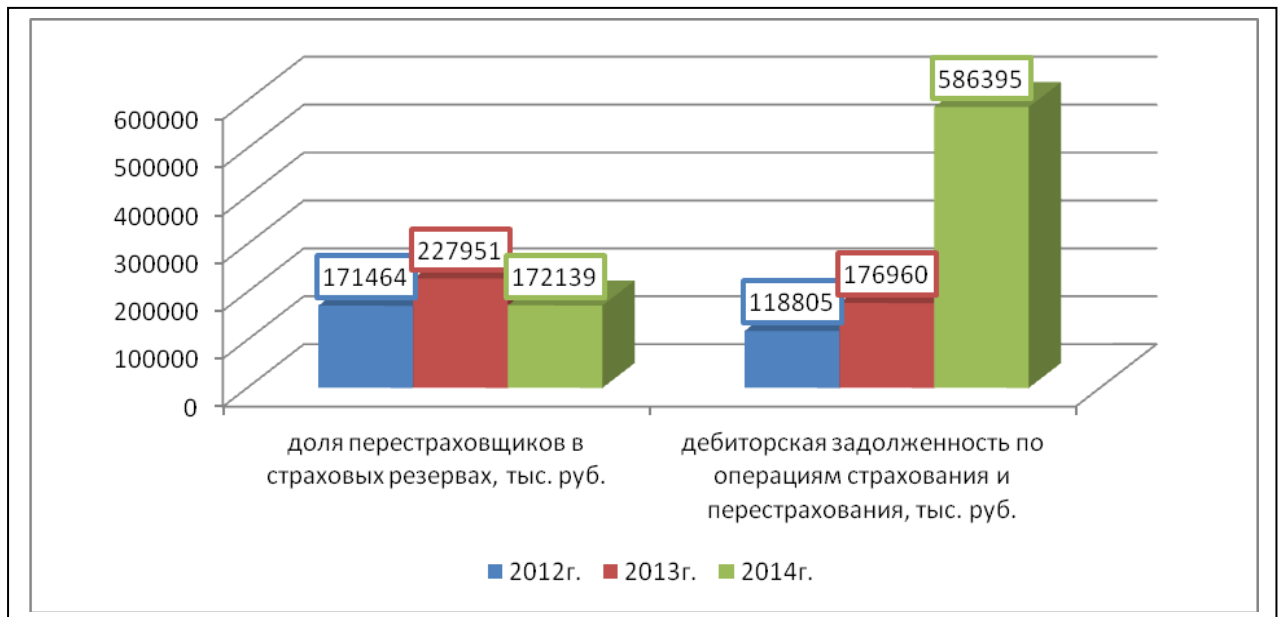


Рис. 2.10.Динамика доли перестраховщиков в страховых резервах и дебиторской задолженности по операциям страхования и перестрахования с 2012-2014 г.г. предприятия ООО «Балт-Страхование».

Доля перестраховщиков в страховых резервах на протяжении анализируемого периода существенно не меняется и по данным на конец 2014 г. составила 17139 тыс. руб., а это 0,39% выше показателя 2012 г. и на 24,48% ниже показателя предыдущего года.

В структуре пассивов предприятия наибольший удельный вес приходится на обязательства и составляет 2134115 тыс. руб., а это 74,62% от общей суммы капитала. Небольшая доля приходится на собственные средства и занимает 25,38% доли от общей стоимости капитала, в стоимостном выражении сумма собственных средств в 2014 г. составила 725723 тыс. руб. При этом на протяжении 2012-2014 г.г. наблюдается

увеличение как суммы собственных средств, так и заемного капитала. При этом обязательства предприятия увеличились на 1475278 тыс. руб., а сумма собственных средств возросла на 4,6% и составила 725723 тыс. руб., рис.2.11.

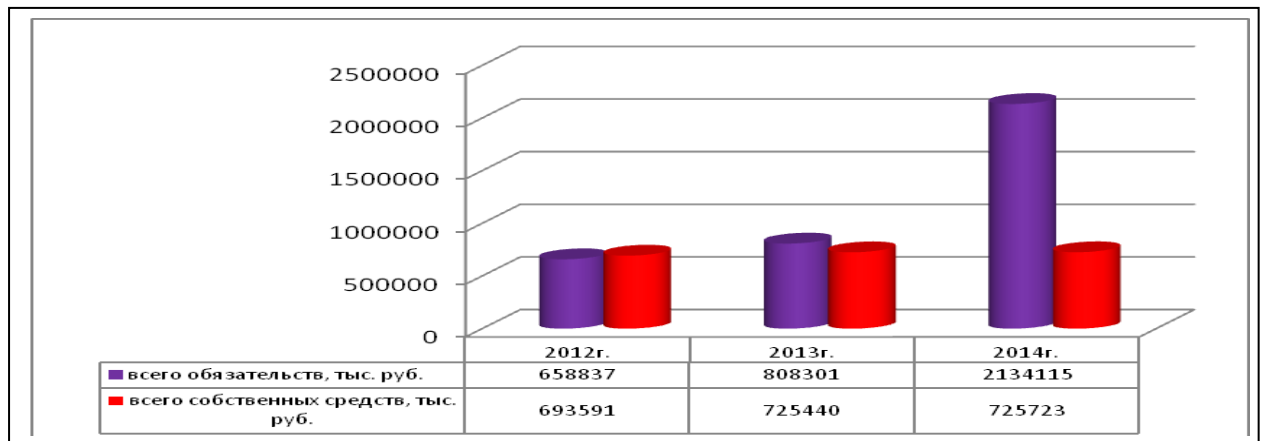


Рис.2.11. Динамика структуры пассива предприятия ООО «Балт-Страхование» с 2012-2014 г.г.

В структуре обязательств предприятия наибольшая доля приходится на страховые резервы по страхованию иному, чем страхование жизни и сумма этих обязательств составляет 1359542 тыс. руб., а это составляет 47,43% от общей суммы капитала предприятия. Небольшую долю занимают отложенные налоговые обязательства и займы полученные и в 2014 г. их сумма составила 15884 тыс. руб. и 49934 тыс. руб. соответственно, рис.2.12.

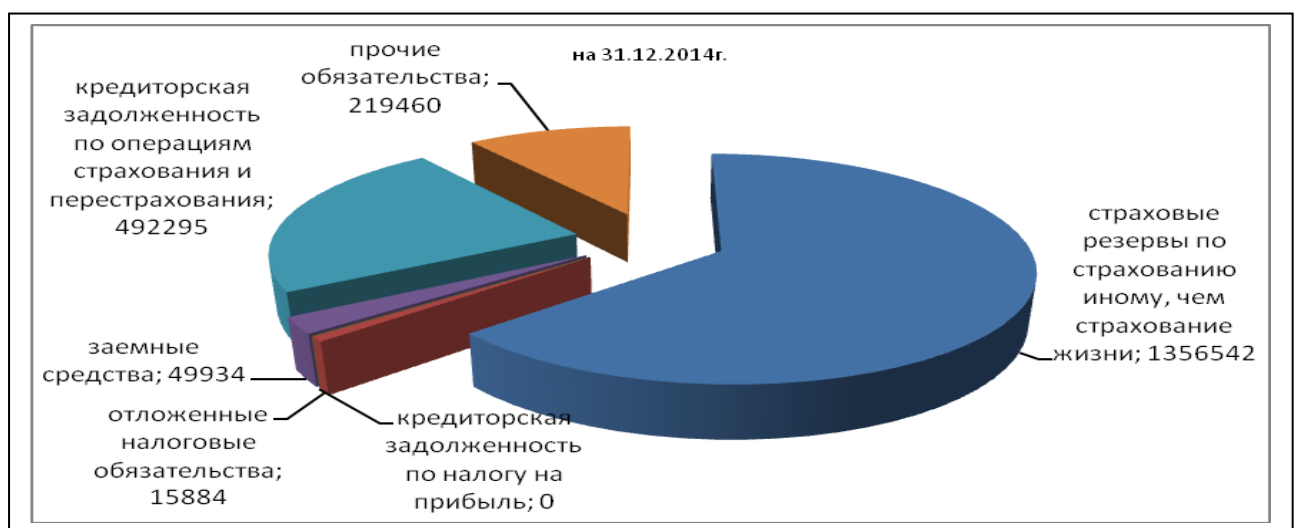


Рис.2.12. Структура обязательств предприятия ООО «Балт-Страхование» в 2014 г.

В пределах 17,21% приходится кредиторской задолженности по операциям страхования и перестрахования и в 2014 г. сумма кредиторской задолженности составила 492295 тыс. руб., а это на 231,84% превышает показатель 2012 г. Существенный прирост произошел и по страховым резервам по страхованию, в частности по отношению к показателю 2012 г. страховые резервы увеличились более, чем в три раза и составили 1356542 тыс. руб., рис.2.13.

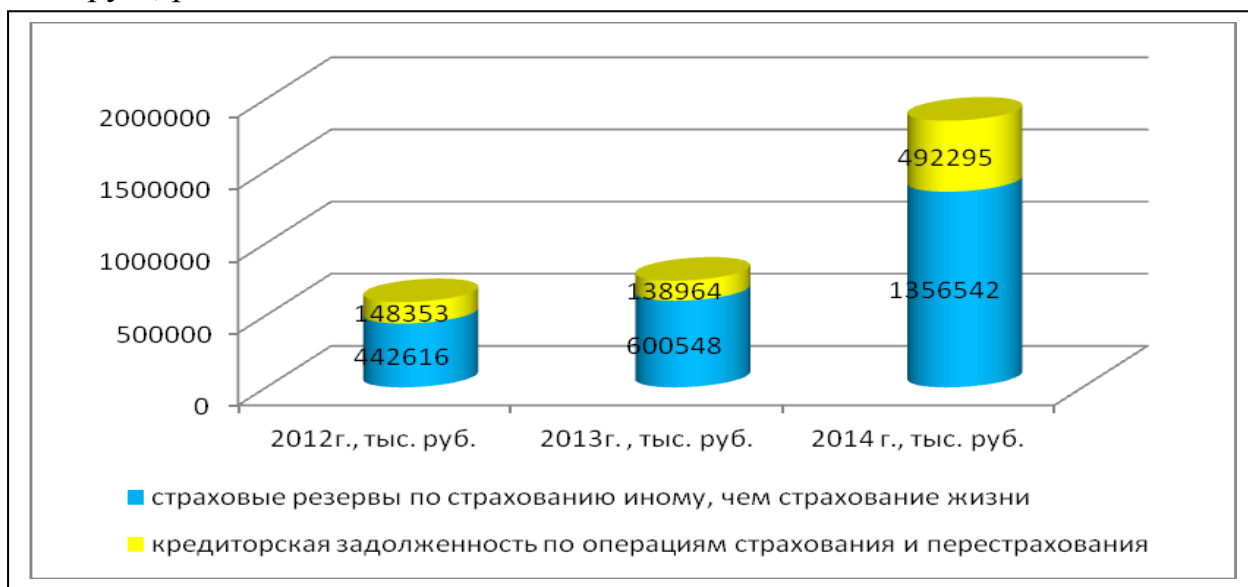


Рис.2.13.Динамика страховых резервов и кредиторской задолженности по операциям страхования и перестрахования предприятия ООО «Балт-Страхование» с 2012 -2014 г.г.

Таким образом, анализ капитала предприятия за 2012-2014г.г. показал, что на протяжении анализируемого периода сумма капитала увеличилась, возросла как сумма собственных источников финансирования, так и заемных. При этом , наибольший удельный вес в общей структуре капитала приходится на заемные источники финансирования и составляет более 74%, это свидетельствует о том, что компания является финансово-зависимой. Отрицательной динамикой баланса предприятия является и рост дебиторской и кредиторской задолженности по операциям страхования и перестрахования. Для того, чтобы наиболее полно оценить экономические

показатели деятельности страховой организации, проведем анализ отчета о прибылях и убытках(прил.5). Данные бухгалтерской отчетности предприятия ООО «Балт-Страхование» с 2012-2014г.г. показывают, что результат от страховой деятельности снизился на 5,61% по сравнению с показателем 2012 г. и почти в два раза произошло снижение по отношению к предыдущему году и по данным на конец анализируемого периода результат составил 64089тыс. руб., рис.2.14.

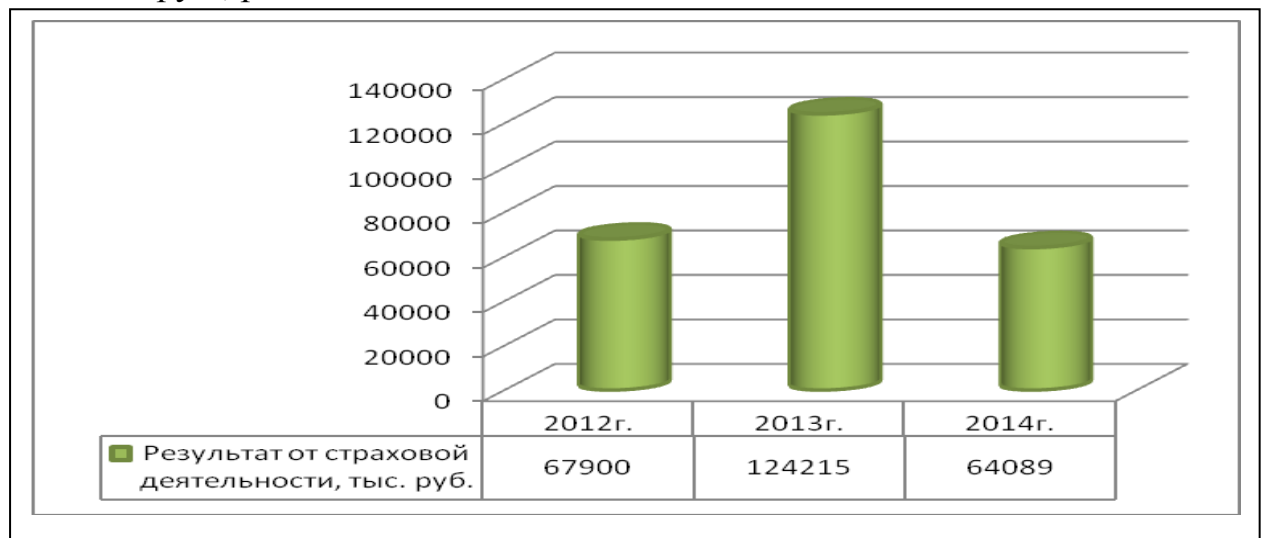


Рис.2.14. Динамика результата от страховой деятельности страховой организации ООО «Балт-Страхование» с 2012-2014 г.г.

Основными показателями, от которых зависит результат страховой деятельности предприятия являются: общая сумма страховых премий, заработанные страховые премии и состоявшиеся убытки. При этом, на протяжении 2012-2014 г.г. наблюдается рост общей суммы страховых премий и по данным на 2014 г. они составили 1489342 тыс. руб. Произошел рост и по заработанным страховым премиям на 79,94% и по данным на 2014 г. этот показатель составил 841803 тыс. руб. В связи с тем, что состоявшиеся убытки увеличились более чем в два раза по отношению к показателю начала анализируемого периода и составили на конец 2014 г. 250737 тыс. руб., в целом показатели доходности от страховой деятельности снизились, рис.2.15.

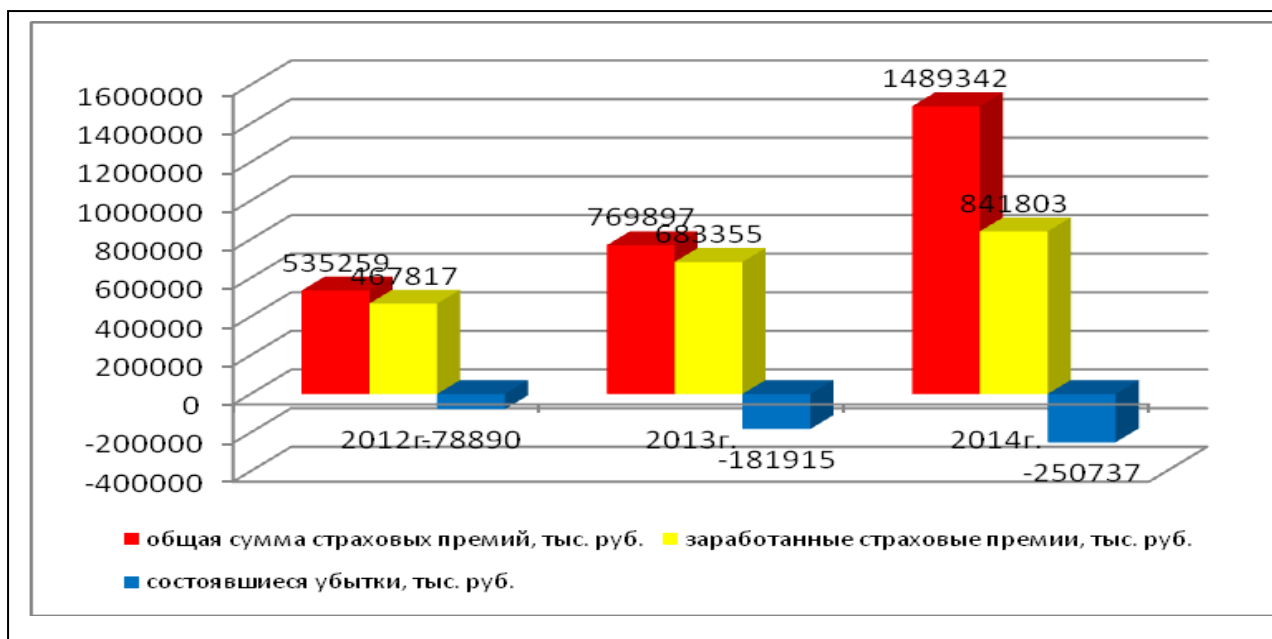


Рис. 2.15. Динамика показателей страховой деятельности страховой организации ООО «Балт-Страхование» с 2012-2014 г.г.

На финансовые показатели деятельности ООО «Балт-Страхование» оказывает существенное влияние не только результат от страховой деятельности, а также результат от инвестиционной и прочей деятельности. По имеющимся данным за 2012-2014 г.г. по данным видам деятельности наблюдается динамика снижения. В частности по инвестиционной деятельности компания имеет убыток на сумму 15852 тыс. руб., однако в предыдущие годы по инвестиционной деятельности был положительный результат, рис.2.16.

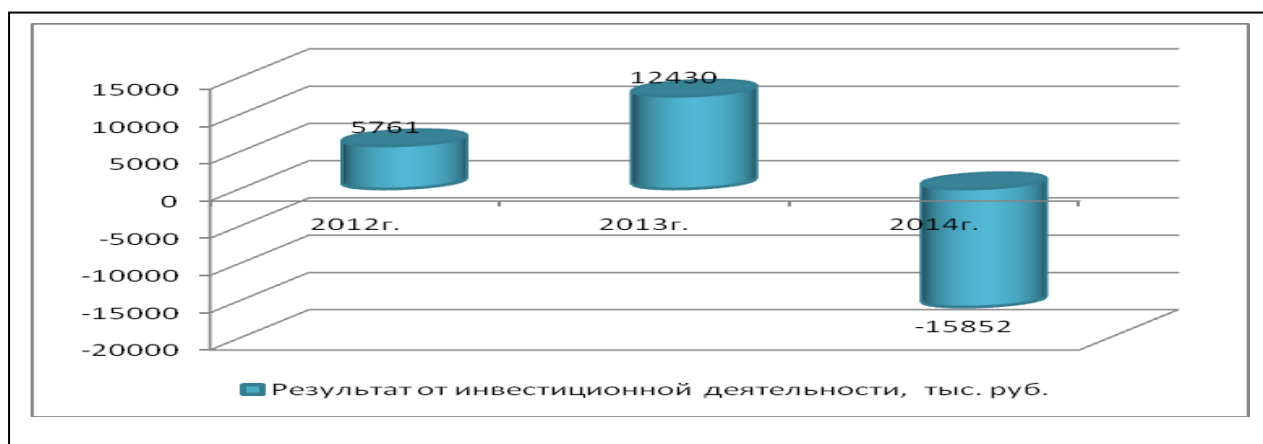


Рис.2.16. Динамика результата от инвестиционной деятельности страховой организации ООО «Балт-Страхование» с 2012-2014 г.г.

По прочей деятельности на протяжении последних трех лет наблюдается отрицательный результат и по данным на 2014 г. он составил 45428 тыс. руб., несмотря на то, что по прочей деятельности результат отрицательный однако, минус по этому виду деятельности все же снизился как по отношению к показателю 2012 г., так и по сравнению с тем же показателем предыдущего периода, рис.2.17.



Рис.2.17.Динамика результата от прочей деятельности страховой организации ООО «Балт-Страхование» с 2012-2014 г.г.

Анализ движения чистых денежных потоков предприятия ООО «Балт-Страхование» показывает, что чистые денежные потоки образуются как за счет операционной деятельности, так и за счет инвестиционной и финансовой деятельности. Следует отметить, что страховая деятельность относится к операционной деятельности предприятия, которая показывает положительную динамику чистого денежного потока и составляет 70003 тыс. руб., а это 59,07% выше показателя предыдущего года, рис.2.18. В 2012 г. чистые денежные потоки от операционной деятельности предприятия и вовсе имели отрицательное значение, которое составляло -2579 тыс. руб., рис.2.18.

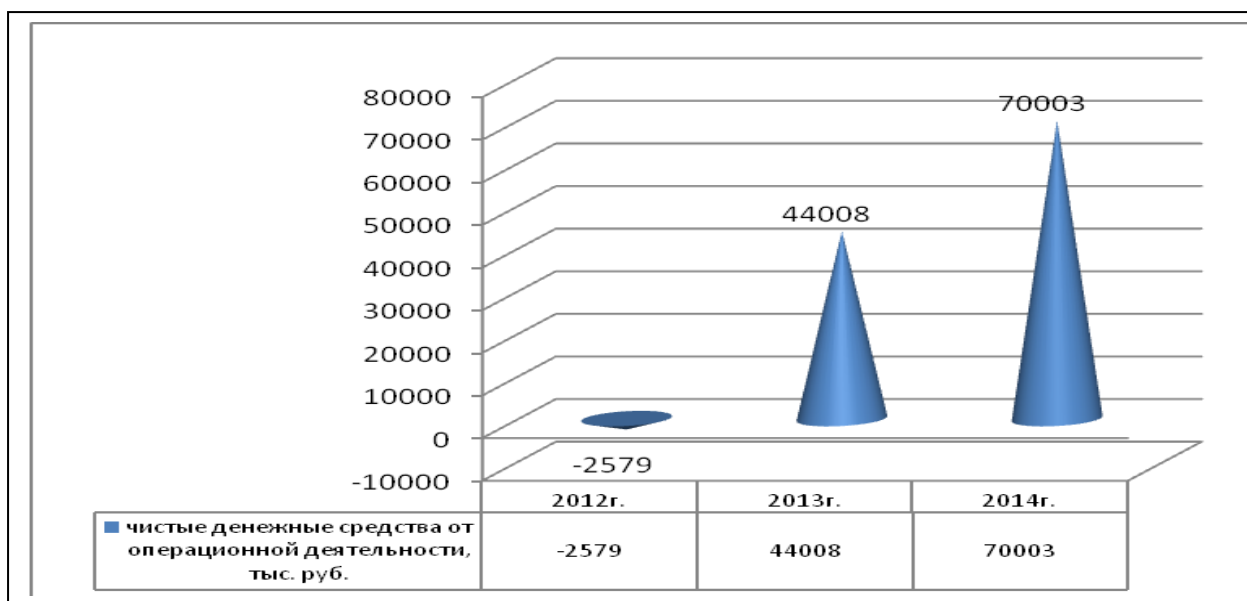


Рис.2.18.Динамика чистых денежных средств от операционной деятельности страховой организации ООО «Балт-Страхование» с 2012-2014 г.г.

Увеличение чистого денежного потока от операционной деятельности произошло за счет роста поступлений. При этом наибольший удельный вес в общей структуре поступлений от операционной деятельности приходится на страховые премии, которые в 2014 г. составили 1702703 тыс. руб.. Небольшой удельный вес занимают прочие поступления, погашение счетов на депозитах в банках, доля перестраховщиков в страховых выплатах, проценты полученные, рис.2.19.

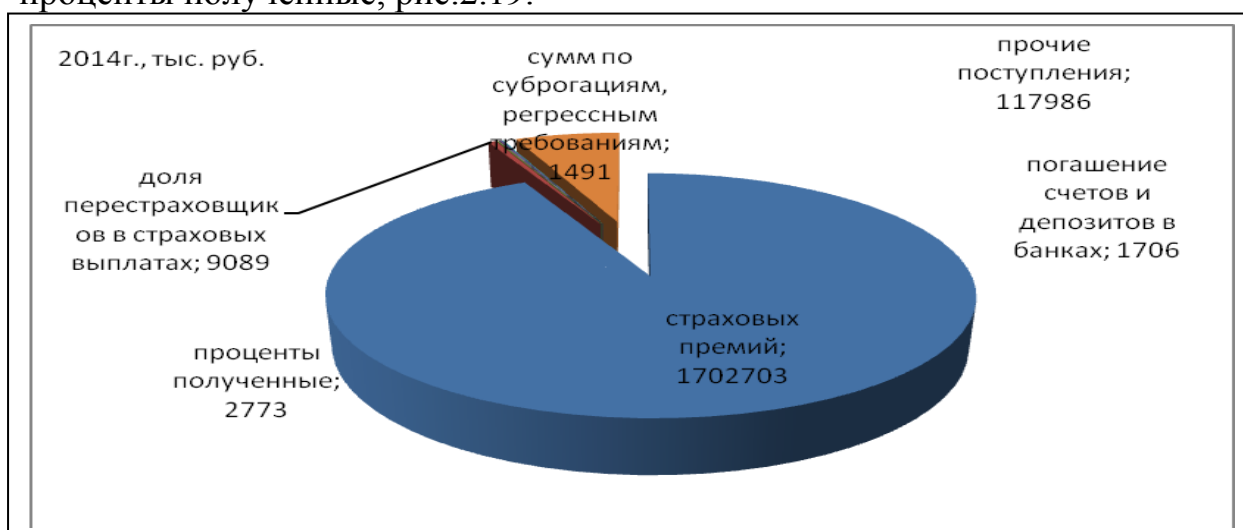


Рис.2.19.Структура поступлений по операционной деятельности в 2014 г. страховой организации ООО «Балт-Страхование»

В структуре платежей по операционной деятельности в 2014 г. наибольший удельный вес приходится на оплату аквизиционных расходов и составляет 697836 тыс. руб. Небольшая доля платежей приходится на налог на прибыль. Оплата расходов на урегулирование убытков и по данным на 2014 г. эти виды платежей составили 3722 тыс. руб. и 4470 тыс. руб. соответственно, рис.2.20.

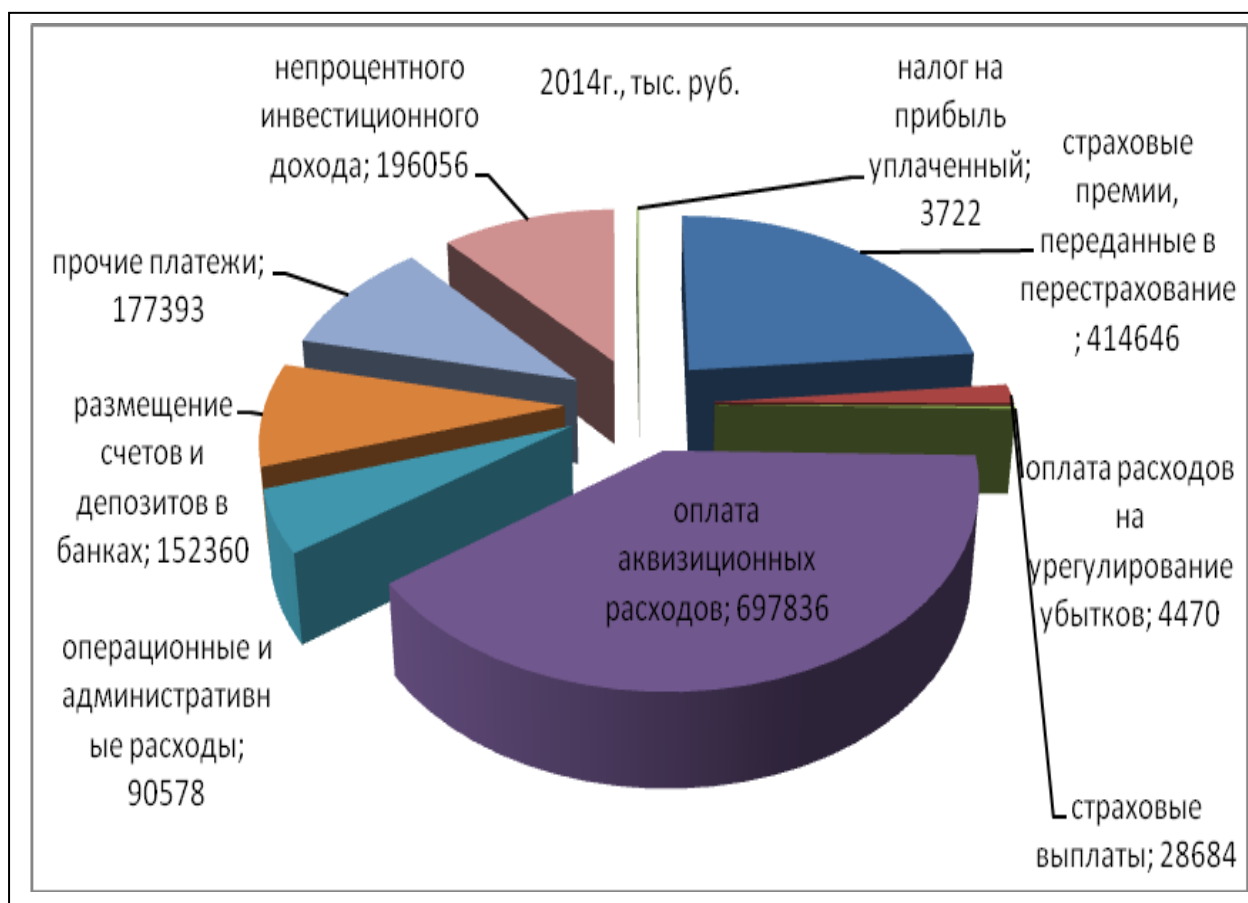


Рис.2.20. Структура платежей по операционной деятельности в 2014 г. страховой организации ООО «Балт-Страхование»

В целом, в связи с тем что по прочей и инвестиционной деятельности на предприятии ООО «Балт-Страхование» произошло снижение финансового результата, в целом это отразилось на прибыли страховой организации, которая в 2014 г. составила 283 тыс. руб., а это существенно ниже по сравнению с показателем предыдущего года и по отношению к показателю 2012 г., рис.2.21.

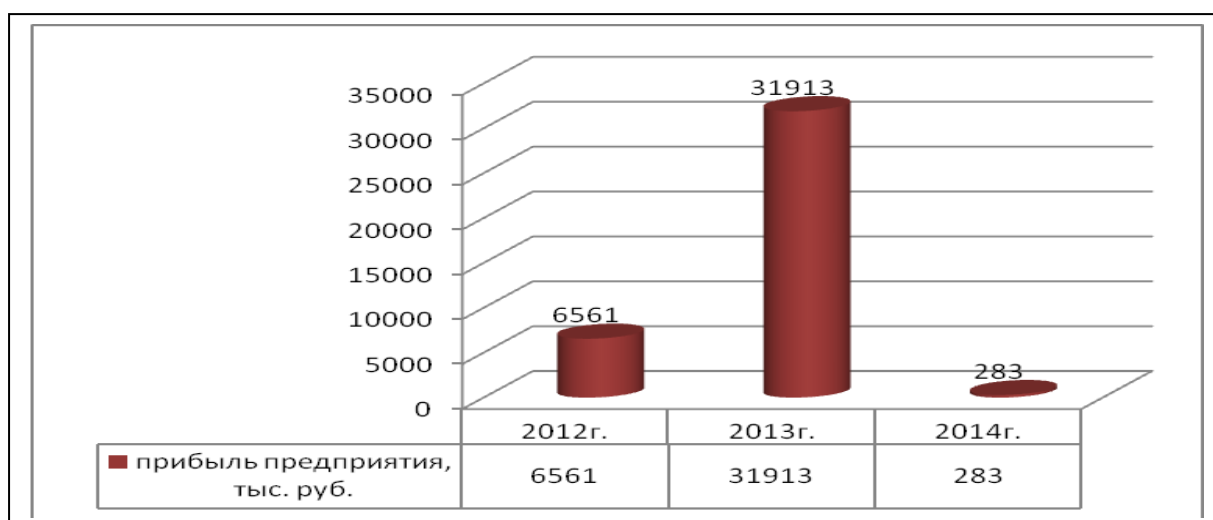


Рис.2.21.Динамика прибыли страховой организации ООО «Балт-Страхование» с 2012-2014 г.г.

Резюмируя выше изложенное можно сделать вывод, что несмотря на то, что компания ООО «Балт-Страхование» оказывает множество видов страхования, в том числе и транспортное страхование внешнеэкономической деятельности, однако, финансовые показатели деятельности компании оставляют желать лучшего. В частности, капитал предприятия сформирован в основном за счет заемных источников финансирования, это свидетельствует о том, что компания является финансово-зависимой. Прибыль предприятия на конец анализируемого периода показала существенное снижение и составила всего 283 тыс. руб. Снижение прибыли произошло в основном за счет ухудшения инвестиционной, прочей и страховой деятельности. В связи с тем, что динамика основных экономических показателей ухудшается, является необходимым совершенствовать деятельность страховой организации за счет разработки новых наиболее сильных управленческих решений, направленных на повышение качества услуг страховой организации, которое может быть достигнуто за счет расширения ассортимента страховых продуктов, увеличения потенциального охвата потребителей, совершенствования

ценовой политики и других факторов. Согласно проблематики исследования, перейдем к рассмотрению мероприятий, направленных на совершенствование транспортного страхования внешнеэкономической деятельности предприятия ООО «Балт-Страхование».

2.3. Мероприятия по совершенствованию транспортного страхования внешнеэкономической деятельности в страховой компании ООО «Балт-Страхование»

Выше был проведен анализ транспортного страхования внешнеэкономической деятельности компании ООО «Балт-Страхование», который показал, что компания в основном осуществляет транспортное страхование внутри страны, а страхование внешнеэкономической деятельности осуществляется только по видам ответственности, в частности: страхование гражданской ответственности владельцев складов временного хранения, страхование гражданской ответственности таможенных перевозчиков, страхование гражданской ответственности владельцев таможенных складов, страхование ответственности таможенных брокеров. Для совершенствования деятельности страховой организации ООО «Балт-Страхование» по транспортному страхованию внешнеэкономической деятельности, является необходимым расширение страховых продуктов. В частности, наиболее известными и пользующимися спросом видам транспортного страхования являются: страхование грузов, перевозимых по всему миру, страхование ответственности автоперевозчиков, страхование ответственности операторов транспортного терминала, страхование ответственности экспедиторов, страхование железнодорожного подвижного состава, страхование контейнеров (рис.2.22) и др. Однако, на сегодняшний



Рис.2.22.Совершенствование транспортного страхования внешнеэкономической деятельности предприятия ООО «Балт-Страхование».

день компания ООО «Балт-страхование» не оказывает такие виды страхования. Поэтому в целях совершенствования деятельности страховой организации является необходимым увеличить ассортимент страховых продуктов именно за счет выше перечисленных видов страхования, а в дальнейшем заниматься изучением и совершенствованием деятельности страховой компании за счет увеличения страховых продуктов по другим направлениям. Рассмотрим подробнее виды страхования, представленные на рис.2.22.

1) Страхование грузов, перевозимых по всему миру, представляет собой страховую защиту имущественных интересов предприятий и организаций, связанных с транспортировкой и хранением грузов. Полис страхования грузов гарантирует возмещение убытков, происшедших от случайностей и опасностей перевозки любыми видами транспорта между различными пунктами мира и СНГ. Объектами страхования являются: любые виды грузов, перевозимые всеми видами транспорта по всему миру; транспортные и накладные расходы, связанные с перевозкой; ожидаемая прибыль от реализации товаров в пункте назначения.

Страховая защита может быть обеспечена: с ответственностью за все риски, с ответственностью за частную аварию, без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения, табл.2.2.

Страхование распространяется на время всего периода транспортировки «от склада до склада»: и начинается с момента приема груза со склада в пункте отправления; продолжается в течение всей перевозки (включая перегрузки, перевалки и промежуточное хранение в пунктах перегрузок и перевалок), а также во время нахождения грузов на выставках и аукционах; прекращается в момент доставки груза на склад Получателя или другой конечный склад в пункте назначения, указанный в полисе.

Таблица 2.2

**Виды страховой защиты при страховании грузов, перевозимых по
всему миру**

№ п/п	Виды страховой защиты	характеристика
1	с ответственностью за все риски	возмещаются убытки, причинами которых явились практически любые опасности и случайности во время перевозки, а также: убытки, расходы и взносы по общей аварии; все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и по установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования.
2	с ответственностью за частную аварию	возмещаются убытки от повреждения или полной гибели всего или части груза происшедших: вследствие огня, молнии, бури, вихря и других стихийных бедствий, крушения или столкновения судов, самолетов и других перевозочных средств между собою, или удара их о неподвижные или плавучие предметы, посадки судна на мель, провала мостов, взрыва, повреждения судна льдом, подмочки забортовой водой, а также вследствие мер, принятых для спасания или тушения пожара; вследствие пропажи судна или самолета без вести; от повреждения или полной гибели всего или части груза вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и приеме судном топлива; убытки, расходы и взносы по общей аварии; все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и по установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования.
3	без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения	возмещаются убытки от полной гибели всего или части груза вследствие: убытки от полной гибели всего или части груза вследствие огня, молнии, бури, вихря и других стихийных бедствий, крушения или столкновения судов, самолетов и других перевозочных средств между собою, или удара их о неподвижные или плавучие предметы, посадки судна на мель, провала мостов, взрыва, повреждения судна льдом, подмочки забортовой водой, а также вследствие мер, принятых для спасания или для тушения пожара; убытки вследствие пропажи судна или самолета без вести; убытки от полной гибели всего или части груза вследствие несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и приеме судном топлива; убытки от повреждения груза вследствие крушения или столкновения судов, самолетов и других перевозочных средств между собою или со всяким неподвижным, или плавучим предметом (включая лед), посадки судна на мель, пожара или взрыва на судне, самолете или другом перевозочном средстве; убытки, расходы и взносы по общей аварии; все необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию груза, а также по уменьшению убытка и по установлению его размера, если убыток возмещается по условиям страхования.

Основными факторами, влияющие на размер страхового взноса являются: условия страхования, объем перевозок, маршруты перевозок, упаковка груза, номенклатура груза, наличие охраны и сопровождения груза, способ транспортировки. Сопровождение договора страхования должно иметь 24х-часовой сервис, разветвленную сеть аварийных комиссаров по России и всему миру, квалифицированную помощь в подготовке и

комплектовании документов для заявления претензии. Договор может заключаться как на разовую отгрузку, так и на страхование перевозок грузов, осуществляемых в течение длительного периода. Суммы договоров страхования фиксируются как в рублях, так и в иностранной валюте. Страхование возмещение за поврежденный, пропавший или погибший груз выплачивается в той валюте, в которой была оплачена страховая премия. Срок рассмотрения и оплаты претензий не должен превышать 30 дней с момента получения всех необходимых документов.

2) Страхование ответственности автоперевозчиков, предусматривает возмещение убытков, связанных с возникновением:

возмещением убытков, возникающих по: ответственности за груз, ответственности за ошибки и упущения, ответственности перед третьими лицами, ответственности перед таможенными органами, табл.2.3.

Таблица 2.3

Программы страхования ответственности автоперевозчиков

№ п/п	Программы страхования	характеристики
1	ответственности за груз	включая страхование в рамках Конвенции КДПП 1956г., Устава автомобильного транспорта РФ, например, в случае повреждения, гибели, утраты груза в случае ДТП, пожара, опрокидывания транспортного средства, хищения;
2	ответственности за ошибки и упущения	сотрудников транспортной компании, - например, за просрочку в доставке груза, неправильную засылку груза;
3	ответственности перед третьими лицами	ответственности перед третьими лицами сотрудников транспортной компании, - например, за просрочку в доставке груза, неправильную засылку груза;
4	ответственности перед таможенными органами	ответственности перед таможенными органами при международных перевозках грузов с применением книжки МДП (Таможенная Конвенция МДП 1975 г.)

Основными факторами, влияющие на стоимость страхования являются: количество транспортных средств; объемы перевозок; выбираемые риски и пределы ответственности по ним; направления перевозок; номенклатура перевозимых грузов.

3)Страхование ответственности операторов транспортного терминала предназначено: коммерческим организациям, расположенным на территории морских и речных портов; организациям морских лоцманов и операторов береговых служб управления движением судов; стивидорным компаниям и терминалам; другим организациям, предоставляющим стивидорные услуги, услуги оператора терминала, услуги по ремонту оборудования, услуги по получению, доставке и хранению грузов.

Предусматривает возмещение убытков, связанных с возникновением: ответственности оператора порта или транспортного терминала за гибель, повреждение или утрату груза; ответственности оператора порта или транспортного терминала за гибель и/или повреждение имущества третьих лиц, в том числе судов, вагонов, других транспортных средств, гидротехнических сооружений, арендованного оборудования по обработке грузов или иного имущества третьих лиц; ответственности оператора порта или транспортного терминала за аварии, произошедшие по вине морских лоцманов и операторов береговых служб управления движением судов; ответственности оператора порта или транспортного терминала в связи с причинением вреда жизни и/или здоровью третьих лиц, смерти третьего лица в результате несчастного случая и/или аварии; ответственности за причинение ущерба окружающей природной среде; расходов по расследованию обстоятельств происшествия; судебных расходов.

4)Страхование ответственности экспедиторов. Полисы страхования ответственности, защищают имущественные интересы экспедитора, возникающие при осуществлении им профессиональной деятельности при внутренних и международных перевозках грузов в соответствии с условиями российского законодательства, а также при использовании документов ФИАТА или других сквозных документов, соответствующих международным условиям и Конвенциям, действующим на морском,

воздушном, железнодорожном и автомобильном транспорте. Объем страхового покрытия предлагает защиту всего комплекса операций, выполняемых экспедитором в процессе транспортировки, перевалки и хранения груза, в т.ч. при организации перевозок по схеме «от двери до двери».

Программы страхования предусматривают возмещение убытков, связанных с возникновением: ответственности экспедитора за гибель, повреждение и/или утрату груза; ответственности за ошибки и упущения сотрудников экспедитора; ответственности перед третьими лицами (в случае причинения вреда грузом); расходов по расследованию обстоятельств происшествия; судебных расходов.

Основными факторами, влияющие на размер страхового взноса являются: планируемый объем перевозок; выбираемые риски и пределы ответственности по ним; список компаний партнеров, при помощи которых осуществляются перевозки.

5) Страхование железнодорожного подвижного состава предлагает комплексное страхование рисков на железной дороге, обеспечивающее надежность транспортного процесса для всех заинтересованных сторон: железной дороги, пассажиров, экспедиторов и грузовладельцев, а также других лиц, живущих или работающих рядом с железной дорогой. Программы страхования предусматривают возмещение убытков, связанных с возникновением: убытков, произошедших вследствие физической гибели или повреждения железнодорожного состава; убытков, связанных с причинением вреда жизни, здоровью, имуществу третьих лиц, включая вред, нанесенный окружающей природной среде; расходов по расследованию обстоятельств страхового случая; судебных расходов.

Основными факторами, влияющие на размер страхового взноса являются: техническое состояние подвижного состава; год выпуска

подвижного состава; тип подвижного состава; регион использования подвижного состава; количество и стоимость подвижного состава.

б)Страхование контейнеров, предусматривает страхование контейнеров всех видов (сухогрузные, изотермические, контейнеры - цистерны), предназначенных для перевозок водным, железнодорожным, автомобильным и воздушным транспортом по всему миру.

Программы страхования предусматривают возмещение убытков, связанных с возникновением: ущерба имущественным интересам Страхователя, связанным с владением, использованием, распоряжением контейнерами; убытков, связанных с гибелью, повреждением и/или утратой контейнеров, включая кражу и пропажу; судебных расходов; расходов по расследованию обстоятельств страхового случая; убытков, расходов и взносов по общей аварии в части, приходящейся на застрахованные контейнеры. Основными факторами, влияющие на размер страхового взноса являются: вид заявляемых на страхование контейнеров; количество контейнеров; стоимость; техническое состояние и год изготовления; регион использования.

Таким образом, основными мероприятиями, направленными на совершенствование транспортного страхования внешнеэкономической деятельности в страховой организации ООО «Балт-Страхование» является расширение линейки программных продуктов, в частности, необходимо развивать следующие направления транспортного страхования в ВЭД, а именно: страхование грузов, перевозимых по всему миру; страхование ответственности автоперевозчиков; страхование ответственности операторов транспортного терминала; страхование ответственности экспедиторов; страхование железнодорожного подвижного состава; страхование контейнеров, перевозимых по всему миру. Развитие транспортного страхования во внешнеэкономической деятельности в страховой организации

ООО «Балт-Страхование» позволит предприятию увеличить доходы от основной деятельности, а это положительно повлияет на прибыль организации и позволит повысить ее конкурентоспособность на занимаемой нише.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В работе была рассмотрена тема: «Развитие транспортного страхования при различных импортно-экспортных поставках». Транспортное страхование является подвидом имущественного страхования и классифицируется следующим образом: страхование автотранспортных средств, страхование средств воздушного транспорта, страхование космической техники, страхование средств водного транспорта, страхование грузов.

Внешнеэкономическая деятельность - это совокупность производственно-хозяйственных, организационно-экономических и коммерческих функций фирм и предприятий. ВЭД также представляет собой процесс реализации ВЭС. Внешняя торговля представляет собой обмен товарами в материально-вещественной форме и услугами, связанными с осуществлением товарооборота. К ним относятся операции: по международным перевозкам грузов; таможенные; по страхованию; по международным расчетам; транспортно-экспедиторские; по хранению.

Внешнеэкономическая деятельность связана с различными видами рисков. На уровень риска оказывают влияние многие факторы: объемы финансово-хозяйственной деятельности; профессиональная подготовка специалистов предприятия; стиль руководства и квалификация персонала; общий концептуальный подход к деятельности в условиях изменения в нормативно-правовой системе; разнообразие видов деятельности предприятия; степень компьютеризации деятельности; надежность системы внутреннего контроля; частота смены руководства и личные характеристики руководителей; число нестандартных для данной фирмы операций, деловое окружение. Классификация внешнеэкономических рисков очень

разнообразна: по видам риски классифицируются: организационный, производственный, коммерческий, финансовый, юридический, кредитный, рыночный; по месту обнаружения риски подразделяются: на внутренние (возникают внутри предприятия) и внешние (не зависящие от предприятия, возникают во внешней среде); по последствиям риски классифицируются следующим образом: допустимый риск, критический риск, катастрофический риск.

Так как внешнеэкономическая деятельность, связана с рисками, то она как и транспортные услуги ВЭД нуждаются в страховании, так как страхование выполняет несколько функций: рисковую, инвестиционную, предупредительную, сберегательную.

Согласно проблематики исследования в работе был проведен анализ рынка транспортного страхования в России по имеющимся данным статистической отчетности Федеральной службы статистики и рейтинга страховых организаций, представленных в сети Интернет. На сегодняшний день практически каждая страховая организация осуществляет несколько видов страхования, в том числе и транспортное страхование. Наиболее известными и лидирующими страховыми организациями в РФ являются: Ингосстрах, АльфаСтрахование, Росгосстрах, РЕСО-Гарантия, ГУТА-Страхование и другие.

Проведенный анализ рынка транспортного страхования в РФ показал, что, количество страховых организаций в России показывает динамику снижения и по данным на 2013г. количество страховых организаций составило 402 ед., а это на 198 ед. предприятий ниже показателя 2010 г. Большинство предприятий осуществляют страхование и перестрахование, таких компаний насчитывается 292 ед., небольшая доля приходится на организации, занимающиеся только перестрахованием и по данным на 2013 г. их число составило 5 ед.

Несмотря на снижение количества страховых организаций, число филиалов и среднесписочная численность показывает рост и по данным на конец анализируемого периода число филиалов страховых организаций увеличилось на 13,42% и составило 5180 ед. Среднесписочная численность работников страховых организаций за 2010-2013 г.г. возросла более чем в десять раз и по данным на 2013 г. составила 131313 чел. Страховые премии и выплаты по договорам страхования показывают ежегодное снижение. Несмотря на снижение общего количества страховых взносов и выплат по страхованию в РФ, по транспортному страхованию наблюдается динамика роста как страховых взносов, так и выплат. Следовательно, транспортное страхование пользуется спросом у страховщиков, а его развитие является необходимым для поддержания нормального уровня конкурентоспособности любой страховой организации.

Объектом исследования для изучения практики транспортного страхования была выбрана организация –ООО «Балт-Страхование», которая является обществом с ограниченной ответственностью и осуществляет свою деятельность на основании Устава, ФЗ «Об обществах с ограниченной ответственностью», ГК РФ, НК РФ, Свидетельств об аккредитации, лицензий на осуществление страхования и перестрахования и других нормативно-правовых актов, регулирующих деятельность всех видов страхования.

ООО «БАЛТ-страхование» основано в Санкт-Петербурге в 1991. В 1998г. компания вошла в одну из крупнейших страховых групп на российском рынке – «Национальный страховой альянс» («Наста»). Сеть филиалов и представительств ООО «БАЛТ-страхование» охватывает регионы с центрами в городах Воронеж, Ижевск, Казань, Калининград, Красноярск, Курск, Мурманск, Новосибирск, Орел, Пермь, Санкт-Петербург.

Основными видами страхования, осуществляемые компанией ООО «Балт-Страхование» являются: личное страхование, страхование на

транспорте, страхование имущества, страхование сельскохозяйственных рисков, страхование предпринимательских рисков, страхование ответственности, страхование ответственности по договору, страхование строительных и монтажных рисков, страхование банковских и морских рисков, страхование авиационных рисков, страхование частных охранных предприятий, страхование членов Федерации Рестораторов и Отельеров, страхование внешнеэкономической деятельности. В свою очередь транспортное страхование, оказываемое компанией ООО «Балт-Страхование» подразделяется на следующие виды: страхование автотранспортных средств, страхование гражданской ответственности автомобильного перевозчика, комбинированное страхование средств воздушного транспорта, страхование грузов, страхование контейнеров, страхование нефтепродуктов при транспортировке по магистральным нефтепродуктопроводам; страхование воздушных судов, страхование нефти, газа и продуктов их переработки при транспортировке; страхование ответственности, страхование авиационных и морских рисков.

Основными видами страхования внешнеэкономической деятельности, осуществляемые компанией ООО «Балт-Страхование» является: страхование гражданской ответственности владельцев складов временного хранения, страхование гражданской ответственности владельцев таможенных складов; страхование гражданской ответственности таможенных перевозчиков; страхование ответственности таможенных брокеров.

Несмотря на то, что компания ООО «Балт-Страхование» оказывает множество видов страхования, в том числе и транспортное страхование внешнеэкономической деятельности, однако, финансовые показатели деятельности компании оставляют желать лучшего. В частности, капитал предприятия сформирован в основном за счет заемных источников финансирования, это свидетельствует о том, что компания является

финансово-зависимой. Прибыль предприятия на конец анализируемого периода показала существенное снижение и составила всего 283 тыс. руб. Снижение прибыли произошло в основном за счет ухудшения инвестиционной, прочей и страховой деятельности. В связи с тем, что динамика основных экономических показателей ухудшается, является необходимым совершенствовать деятельность страховой организации за счет разработки новых наиболее сильных управленческих решений, направленных на повышение качества услуг страховой организации, которое может быть достигнуто за счет расширения ассортимента страховых продуктов, увеличения потенциального охвата потребителей, совершенствования ценовой политики и других факторов. Согласно проблематики исследования, для совершенствования транспортного страхования внешнеэкономической деятельности на предприятии ООО «Балт-Страхование» были выделены основные недостатки, в частности: компания в основном осуществляет транспортное страхование внутри страны, а страхование внешнеэкономической деятельности осуществляется только по видам ответственности, а именно: страхование гражданской ответственности владельцев складов временного хранения, страхование гражданской ответственности таможенных перевозчиков, страхование гражданской ответственности владельцев таможенных складов, страхование ответственности таможенных брокеров. Для совершенствования деятельности страховой организации ООО «Балт-Страхование» по транспортному страхованию внешнеэкономической деятельности, было предложено расширение страховых продуктов, а именно: страхование грузов, перевозимых по всему миру, страхование ответственности автоперевозчиков, страхование ответственности операторов транспортного терминала, страхование ответственности экспедиторов, страхование железнодорожного подвижного состава, страхование контейнеров. Это наиболее популярные

виды транспортного страхования ВЭД, которые в настоящий момент не осуществляет компания ООО «Балт-Страхование». Расширение линейки страховых продуктов позволит компании увеличить показатели доходности, а это в свою очередь повысит конкурентоспособность страховой организации на занимаемой нише.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Закон РФ от 27 ноября 1992 г. N 4015-І "Об организации страхового дела в Российской Федерации" (с изм. и доп. от 8 марта 2015 г.);
2. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 4 ноября 2014 г. N 344-ФЗ);
3. Федеральный закон от 21 июля 1997 г. N 116-ФЗ "О промышленной безопасности опасных производственных объектов" (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);
4. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. N 196-ФЗ "О безопасности дорожного движения" (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);
5. Федеральный закон от 1 июля 2011 г. N 170-ФЗ "О техническом осмотре транспортных средств и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп. от 4 июня 2014 г.);
6. Закон РФ от 21 мая 1993 г. N 5003-І "О таможенном тарифе" (с изм. и доп. от 24 ноября 2014 г.);
7. Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ "О транспортно-экспедиционной деятельности" (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);
8. Закон РФ №67-ФЗ от 14 июня 2012 г. "Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном"
9. Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности" (с изм. и доп. от 3 февраля 2014 г.);
10. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 261-ФЗ "О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные

- законодательные акты Российской Федерации" (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);
- 11.Федеральный закон от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (с изм. и доп. от 6 апреля 2015 г.);
 - 12.Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ"Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (с изм. и доп. от 1 декабря 2014 г.);
 - 13.Постановление Правительства РФ от 14 сентября 2005 г. N 567 "Об обмене информацией при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 26 августа 2013 г.) ;
 - 14.Постановление Правительства РФ от 26 мая 2005 г. N 333 "О порядке предоставления государственной гарантии Российской Федерации по обязательствам страхования военных рисков, рисков угона и других подобных рисков ответственности авиаперевозчиков перед третьими лицами";
 - 15.Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. N 263 "Об утверждении Правил обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 26 августа 2013 г.);
 - 16.Постановление Правительства РФ от 7 мая 2003 г. N 265 "О внесении изменений и дополнений в акты Правительства Российской Федерации по вопросам обеспечения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (с изм. и доп. от 13 ноября 2013 г.);

- 17.Постановление Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. N 272 "Об утверждении Правил перевозок грузов автомобильным транспортом" (с изм. и доп. от 27 декабря 2014 г.);
- 18.Постановление Правительства РФ от 24 июня 1998 г. N 641 «Об утверждении Положения о лицензировании перевозочной, транспортно-экспедиционной и другой деятельности, связанной с осуществлением транспортного процесса на морском транспорте»;
- 19.Приказ Минтранса РФ от 8 августа 1995 г. N 73 "Об утверждении Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом" (с изм. и доп. от 14 октября 1999 г.);
- 20.Гражданский кодекс Российской Федерации, часть вторая (Глава 48. Страхование) от 26 января 1996 г. N 14-ФЗ(с изм. от 6 апреля 2015 г.);
- 21.Воздушный кодекс Российской Федерации от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ (с изм. и доп. от 14 октября 2014 г.);
- 22.Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. N 195-ФЗ (с изм. и доп. от 6 апреля 2015 г.);
- 23.Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. N 81-ФЗ (с изм. и доп. от 30 марта 2015 г.);
- 24.Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. N 24-ФЗ (с изм. и доп. от 31 декабря 2014 г.);
- 25.Таможенный кодекс Российской Федерации от 28 мая 2003 г. N 61-ФЗ (ТК РФ)(с изм. и доп. от 28 ноября 2009 г.);
- 26.Алиев Б.Х. Маркетинговые аспекты развития региональных рынков страхования в России / Б. Х. Алиев, Э. С. Вагабова, Р. А. Кадиева // Финансы и кредит. - 2011. - № 15. - С. 15-19.

- 27.Алиев Б.Х. Специфика организации страхового маркетинга в условиях кризиса / Б.Х. Алиев, Э. С. Вагабова, Р. А. Кадиева // Там же. - 2011. - № 23. - С. 22-27.
- 28.Архипов, А. П. Страхование: учебник / А. П. Архипов. – М. : КНОРУС, 2012. – 288 с.
- 29.Бесфамильная Л.В. Страхование ответственности за качество продукции // Методы оценки соответствия. - 2009. - № 6. - С. 6-7.
- 30.Богомолов О. Т. Мировая экономика в век глобализации: учебник / О. Т. Богомолов. – Москва: Экономика, 2014. – 360 с.
- 31.Воблый К. Г. Основы экономии страхования. М., Анкил, 2011г.
- 32.Гомелля В. Б. Основы страхового дела .М: СОМИНТЭК, 2010г.
- 33.Гордеев В. В. Мировая экономика и проблемы глобализации / В. В. Гордеев. – Москва: Высшая школа, 2014. – 406 с.
- 34.Гурова И. П. Мировая экономика: учебник / И. П. Гурова. – Москва: Омега-Л, 2011. – 391 с.
- 35.Диденко Н. И. Международная экономика: учебное пособие / Н. И. Диденко. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2013. – 783 с.
- 36.Ермасов, С. В. Страхование : учеб. для бакалавров / С. В. Ермасов, Н. Б. Ермасова. – 4-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2012. – 748 с.
- 37.Журавлев Ю.М. Страхование во внешнеэкономических связях. –М.: «АНКИЛ», 2013г..
- 38.Зыкова М.Е. Маркетинг в страховом деле // Вестн. ОрёлГИЭТ. – 2009. - № 1/2(7). - С.43-47
- 39.Колесникова Т.В. Генезис страхового маркетинга в экономической науке // Изв. Иркутской гос. экон. акад. (Байкальский гос. ун-т экономики и права). - 2010. - № 4 (72). - С. 42-45

40. Кучерова Н.В. Тенденции развития страхового маркетинга в России // Изв. Оренбургского гос. аграрного ун-та. - 2010. - Ч. 1, № 4 (28). - С. 154-158.
41. Кучерова Н.В. Формирование системы маркетинговой деятельности страховых компаний на развивающихся рынках // Вестн. Оренбургского гос. ун-та. - 2010. - № 4, апр. - С. 81-86.
42. Коломин Е.В., Шахов В.В. Словарь страховых терминов. –М.: Финансы и статистика, 2012. –336 с.
43. Кудров В. М. Мировая экономика: социально–экономические модели развития: учебное пособие / В. М. Кудров. – Москва: Магистр, 2013. – 397 с.
44. Ломакин В. К. Мировая экономика: учебник / В. К. Ломакин. – Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2014. – 671 с.
45. Международная экономика: теория и практика / А. И. Михайлушкин, П. Д. Шимко. – Санкт-Петербург: Питер Пресс, 2014. – 463 с.
46. Мировая экономика: учебник / [А. А. Абалкина и др.]. – Москва: Юрайт: ИД Юрайт, 2013. – 589 с.
47. Мировая экономика: учебное пособие / [В. В. Ключков и др.]. – Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2014. – 510 с.
48. Мировая экономика: учебник / [Ю. А. Щербанин и др.]. – Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2013. – 447 с.
49. Основы страховой деятельности: Учебник.//отв. ред. проф. Т. А. Федоровой - М: Изд-во БЕК, 2012г.
50. Официальный сайт компании ООО «Балт-Страхование» [<http://www.baltins.ru>]
51. Орланюк-Малицкая Л.А. - Отв. ред., Янова С.Ю. - Отв. ред. Страхование. Учебник для вузов. — М.:Издательство Юрайт, 2011 г. - 828 с.

52. Понятие и содержание внешнеэкономической деятельности [Электронная версия][<http://vededstud.ru/otvety-na-voprosy-po-ved/94-ponyatie-i-soderzhanie-vneshneekonomicheskoy-deyatelnosti.html>]
53. Русакова О.И. Роль маркетинговых инструментов в продвижении страховых продуктов на российском рынке / О. И. Русакова, Д. С. Хаустов // Страховое дело. - 2008. - № 1. - С. 38-42.
54. Русецкая Э.А. Перспективы развития страхования профессиональной ответственности в Российской Федерации / Э.А. Русецкая, В.А. Арустамова // Финансы и кредит. - 2010. - № 20. - С. 46-51.
55. Рынок страхования ответственности в Российской Федерации : анализ, тенденции и перспективы развития / Русецкая Э.А. и др. // Финансы и кредит. - 2010. - № 37. - С. 39-43.
56. Рейтинг Страховых Компаний[Электронная версия][<http://www.ic-ratings.ru/>]
57. Скамай Л. Г. Страховое дело: учебник / Л. Г. Скамай. - М. : Юрайт, 2011. - 344 с.
58. Смирнов В.В. Страховая защита от рисков при реализации продукции по договорам купли-продажи по базисам поставки. –М.: «АНКИЛ», 2010г., –232 с.
59. Сплетухо Ю. А. Страхование. Учебное пособие - М: Инфра-М , 2014.
60. Страхование: учеб. для бакалавров / под ред. Л. А. Орланюк-Малицкой, С. Ю. Яновой. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : Юрайт, 2012. – 869 с. – (Бакалавр. Углубленный курс). – 11 экз. – Рек. УМО.
61. Смирнов В.В. Экспертиза и страхование. –К.: «Ярославия», 2014г. –129 с.
62. Статистический ежегодник. Финансы России. 2014 г.[Электронная версия][Официальный сайт Федеральной службы статистики РФ]

63. Турбанов А.В. Роль агентства по страхованию вкладов в развитии конкуренции в банковском секторе // Современная конкуренция. - 2010. - № 4 (22). - С. 104-110.
64. Шахов А.М. Финансовые стратегии обеспечения конкурентоспособности страховых организаций // Управ. экон. системами : электрон. науч. журн. - 2011. - № 2 (26).
65. Шахов В.В. Страхование: Учебник для вузов. –М.: Страховой полис, ЮНИТИ, 2013г. –311 с.

ПРИЛОЖЕНИЯ